



Universidad Pontificia de Comillas.

Máster en Negocio y Derecho Marítimo

**Transporte Marítimo Internacional de Mercancías:  
Seguros y Regulación.**

Autor: Ana Mercedes Padrino Concha

Curso 2017-2018

## Índice

1. Introducción	
2. Antecedentes y Definición del seguro marítimo:.....	5
2.1. Evolución histórica.....	5-6
2.2. Definición del seguro marítimo.....	6-8
3. El contrato de seguro marítimo:.....	8
3.1. Características del contrato seguro marítimo.....	8-9
3.2. Principios del contrato de seguro marítimo.....	10-11
3.3. Elementos del contrato de seguro marítimo:.....	12
3.3.A. Elementos personales y sus obligaciones.....	12-14
3.3.B. Elementos reales.....	14-16
3.3.C. Elementos formales.....	17
3.5. Modalidades de pólizas marítimas.....	17-19
3.4. Importancia práctica del certificado de seguro marítimo de mercancías.....	19-20
4. Seguro marítimo de mercancías:.....	20
4.1. Regulación jurídica del contrato de seguro marítimo de mercancías:.....	20-23
4.2. Coberturas en el seguro marítimo de mercancías.....	23-25
4.3. Siniestro e indemnización:.....	25
4.3.1. Liquidación del siniestro en el seguro marítimo de mercancías.....	25-26
4.3.2. Formas de liquidación del siniestro en el seguro marítimo.....	26-27
4.3.3. Indemnización.....	27-28
4.3.4. Subrogación.....	28-29
5. Términos y condiciones estandarizados:.....	29-30
5.1. Coberturas Inglesas: Institute Cargo Clauses (A), (B) y (C): .....	30
5.1.1. Historia.....	30-31
5.1.2. Análisis: aplicación en la práctica.....	31-34
6. Las compraventas marítimas:.....	34-35
6.1. Incoterms y el seguro marítimo de mercancías:.....	35-36
6.1.2. Definición y finalidad.....	36-39
6.1.2. Explicación de los términos.....	41-44

7. Contratos de transporte marítimo de mercancías:.....	44-45
7.1. El contrato de fletamento por viaje.....	45-46
7.1.2. Obligaciones de las partes en el contrato de fletamento por viaje:.....	46
7.1.2.a. Obligaciones del fletante o transportista.....	46-49
7.1.2.b. Obligaciones del fletador o cargador.....	49-50
7.2 El contrato transporte bajo conocimiento de embarque.....	50-52
7.2.1. Obligaciones de las partes en el contrato transporte bajo conocimiento de embarque:.....	53
7.2.1.a. Obligaciones del transportista.....	53-57
7.2.1.b. Obligaciones del cargador.....	57-58
8. El transporte multimodal:.....	58
8.1. Origen y definición del transporte multimodal.....	58-59
8.2. Regulación del transporte multimodal.....	60-62
8.3. Mercancías transportadas en contenedores.....	62-63
8.3.a El contenedor.....	64-66
9. Otros seguros marítimos relacionados:.....	67
9.1. Clubes de P&I:.....	67
9.1.a. Historia.....	67-69
9.1.b. Estructura y labor de los P&I.....	69-71
9.1.c. Cobertura de los P&I.....	71-77
10. Conclusiones.....	78-80
11. Bibliografía.....	81-82

## 1.Introducción:

En la actualidad el comercio internacional de mercancías es fundamental para el sustento de la forma de vivir de los seres humanos, por ello la compraventa internacional de mercancías es el contrato más importante en el comercio internacional, y de éste derivan, otros contratos relacionados como el contrato de transporte marítimo de mercancías y el seguro marítimo de mercancías, este último es el tema que nos ocupa, al ser de interés la complejidad que conlleva el transporte internacional de mercancías, siendo el transporte marítimo la forma principal de transporte internacional de mercancías, integrado con el transporte terrestre, aéreo o ferroviario para la colocación de mercancías desde o hacia el barco.

Durante el trayecto para alcanzar desde el punto de partida hasta el punto llegada, las cargas atraviesan un entramado de métodos de transportes, coordinaciones logísticas, responsabilidades y riesgos por muchas partes intervinientes, como comprador y vendedor de la mercancía y los distintos porteadores: contractuales y efectivos, manipulación portuaria, de allí nace la importancia económica que tiene el seguro de mercancías en este sector.

Actualmente existen factores de avance tecnológico que ha facilitado la rapidez y eficacia de la navegación y, por ende, el transporte marítimo de mercancías, en aspectos como las distintas formas y barcos para transportar mercancías, según su naturaleza, contenerizadas o no, mixtas, a granel o en tanques, hasta el seguimiento del buque que transporta las mercancías. Sin embargo, la complejidad y los riesgos por daños, pérdida o responsabilidad siguen presentes en el transporte marítimo de mercancías, ya que, es un riesgo intrínseco de la navegación.

La contratación del transporte de mercancías por mar puede realizarse mediante contratos de fletamento o transporte bajo conocimiento de embarque, si bien ambas formulas cumplen la misma función esencial de transporte, que consiste en la entrega de las mercancías en el destino pactado, cada una de ellas opera en distintos ámbitos y de acuerdo a regulaciones propias.

Las compañías aseguradoras se han convertido en partícipes esenciales en el transporte marítimo internacional de mercancías, ya que, los riesgos a los que se ven expuestas las

mercancías en la movilización, forman parte de la aventura marítima, cobrando relevancia la contratación del seguro de mercancías.

Por ello, con el desarrollo del presente trabajo se busca establecer la importancia actual del seguro de mercancías dentro de la complejidad del transporte marítimo internacional de mercancías, como razón de la existencia del negocio marítimo.

Otro objetivo primordial en la elaboración del presente trabajo de fin de máster es exponer cómo el seguro marítimo en general forja una certeza económica y jurídica en este sector de negocio tan global, ya que actualmente el transporte marítimo de mercancías es el mayor medio de transporte masivo de mercancías, por lo que para que sea beneficioso es importante cubrir los riesgos presentes en el mismo.

## 2. Antecedentes y Definición del seguro marítimo:

### 2.1 Evolución histórica

El modo de transporte más utilizado en el comercio internacional en nuestros días es el transporte marítimo, ya que, soporta el mayor movimiento y volumen de mercancías, tanto en contenedores, tanques o a granel. Se ha buscado desde hace siglos por los seres humanos la forma de viajar en este ecosistema, ya que, el planeta tierra está cubierto por agua en sus dos tercios, por ello, con la navegación el hombre ha alcanzado a ir de una localización geográfica a otra en cualquier parte del mundo. En nuestros días, se puede decir que se ha logrado transportar a bordo de un barco, masivamente a pasajeros y carga (líquida, sólida o gaseosa) de una forma bastante segura y eficaz. <sup>1</sup>

En el tráfico marítimo los riesgos de la navegación, es decir, los procedentes del mar, están implícitos en todos los viajes, por lo que, desde épocas más antiguas, quienes ejercían el comercio marítimo ha buscado la forma de cubrir estos riesgos. De allí nace la figura del préstamo a la gruesa, que es considerado el antecedente más próximo al seguro, donde un prestamista financiaba la expedición marítima, con la condición de que en caso de ser satisfactoria se le retribuía el pago del capital aportado más intereses. Si bien es una figura totalmente distinta, en esta se puede ver como se tomaba en cuenta el factor aleatorio del riesgo de la aventura marítima, para obtener un beneficio económico.

Basado precisamente en el factor aleatorio de toda expedición marítima el seguro marítimo tiene su origen siglos atrás en Italia. Se sustenta con bastante consenso que el origen del seguro fue en Lombardía, Italia, donde se desarrolló el contrato de seguro durante el siglo XIV. A partir del nacimiento de esta institución, han surgido las demás ramas del seguro, seguidamente con la evolución económica. <sup>2</sup>

El seguro marítimo se fue desarrollando en Italia, Francia, España e Inglaterra, en este último país se crea la empresa de seguros.

Durante la evolución del seguro marítimo como institución jurídica pueden distinguirse

---

<sup>1</sup>GABALDÓN GARCÍA, José Luis, *Curso de Derecho Marítimo Internacional: derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales*. Marcial Pons, Madrid, 2012, pp. 808

<sup>2</sup>GONZALEZ-LEBRERO, Rodolfo A, *Curso de derecho de la navegación*. Letras de autor. Segunda Edición. 2018, pp.874.

históricamente tres etapas:

Inicialmente desde la Edad Antigua hasta el principio de la Edad Media se hallan atributos jurídicos del seguro con los antecedentes de la mutualidad y la transferencia de un riesgo, cuando se empiezan a fundar los Estados, surgen las asociaciones de asistencia mutua con el inicio del comercio marítimo dirigidas a proteger a los comerciantes en la expedición marítima, de los peligros naturales y de la piratería.

Desde la Edad Media hasta la Edad Moderna, en esta etapa el seguro marítimo se independiza de otros contratos con el auge del comercio marítimo y surge el seguro a comienzos del siglo XIV mediante el pago de una prima.

Por último, la tercera etapa, la Edad Moderna, en esta época se desarrollaron distintas formas contractuales, así como normas jurídicas en múltiples ordenamientos europeos. En Reino Unido, destaca la llegada del Café de *Edward Lloyd's*, en Londres, una cafetería donde se discutían los temas relacionados con el tráfico marítimo, que posteriormente dio paso a la creación de *Lloyd's*, como mercado de seguros, el cual se convirtió en uno de los centros más importantes del mundo, para conseguir y tramitar los seguros marítimos. También se crearon asociaciones y mercados como el mercado de seguros y reaseguros de Londres, la Asociación Internacional de Aseguradores de Londres y la Ley de seguros marítimos de 1906.<sup>3</sup>

## **2.2 Definición del seguro marítimo: seguro, coaseguro, reaseguro.**

Para realizar el análisis sobre la trascendencia del seguro en el transporte marítimo de mercancías actualmente en el negocio marítimo, es primordial, hacer unas consideraciones conceptuales previas para entrar posteriormente al estudio más detallado del seguro marítimo de mercancías con sus caracteres, elementos, su regulación jurídica en ordenamiento jurídico español y la realidad práctica de la contratación del seguro marítimo de mercancías.

---

<sup>3</sup>MARTÍNEZ CUMBRERA, Jorge Manuel y FAJARDO GARLOBO, Susana. El seguro marítimo: Perspectivas de su tramitación en Granma. Revista Electrónica Derecho y Cambio Social, ISSN:2224-4131, Depósito legal: 2005-5822 2, pp. 9.

Como definición del contrato de seguro marítimo aún vigente en el ordenamiento jurídico inglés, y globalmente aceptada, encontramos la establecida en la «Marine Insurance Act» de 1906 en la sección 1 en los siguientes términos:

«A contract of marine insurance is a contract whereby the insurer undertakes to indemnify the assured, in manner and to extent thereby agreed, against marine losses, that is to say, the losses incident to marine adventure»<sup>4</sup>

En la definición de la *Marine Insurance Act* de 1906, se abarca el seguro marítimo globalmente, es decir, se puede aplicar este concepto a los distintos de los riesgos y objetos derivados de la aventura marítima como puede ser los que sufran casco, flete y mercancía.

En concordancia, el profesor Gabaldón García define el contrato de seguro marítimo como aquel «por el cual el asegurador se obliga, a cambio de una prima, a indemnizar al asegurado los perjuicios patrimoniales que éste sufra en sus intereses como consecuencia de la realización del riesgo asegurado y con ocasión de la navegación marítima».<sup>5</sup>

Partiendo de las definiciones anteriormente expuestas, puede decirse que el seguro marítimo ha evolucionado en relación a las necesidades prácticas de la navegación, ya que, se han creado distintas modalidades de seguro marítimo, para asegurar desde los riesgos del barco hasta las mercancías, estando el seguro marítimo de mercancías en constante evolución a la par de los modos de transportar las distintas mercancías y todos los cambios que han ido surgiendo en el propio negocio del transporte marítimo. Sin embargo, la función principal del seguro y las características fundamentales de este contrato se mantiene, que es la indemnizar en caso de que ocurra el riesgo asegurado derivado de la expedición marítima.

Además, existen varias figuras jurídicas creadas a partir del seguro, aplicables en el seguro marítimo igualmente, como el coaseguro, que consiste en una conjunción de seguros parciales, es decir, varios contratos de seguro sobre el mismo interés y riesgo asegurado durante el mismo tiempo, para ello el tomador del seguro debe expresar su

---

<sup>4</sup>PARLAMENTO BRITÁNICO, «Marine Insurance Act 1906», Impresión N° 30, enero, 1997, *The Stationery Office Limited, versión archivo pdf*, pp. 5. Página web oficial del Parlamento Británico, Reino Unido.

<sup>5</sup>GABALDÓN GARCÍA, *loc. cit.* p. 808



consentimiento, además de un acuerdo previo entre los distintos aseguradores, para determinar las cuotas que recaen en cada uno.

Si hay un siniestro, el asegurado podrá a través de una acción de reclamación directa solicitar la indemnización a cualquiera de los coaseguradores. En ese caso el asegurador deberá indemnizar por la totalidad del daño, aunque exceda de la proporción en la que él participa y con posterioridad este asegurador podrá repercutir internamente lo pagado demás al resto de los coaseguradores.

Mientras que el reaseguro, otra figura derivada del seguro, que es bastante empleada en la práctica del seguro marítimo, consiste en que los aseguradores cubren nuevamente el objeto del contrato, mediante acuerdo interno, es decir, este contrato no afecta al asegurado. En el contrato de reaseguro se establece la cantidad que se indemnizará, el asegurado podrá reclamar la indemnización correspondiente al asegurador, y por otro lado el asegurador podrá reclamar al reasegurador, según lo acordado. En el seguro marítimo es común en la práctica tanto el coaseguro como el reaseguro ya que, los intereses marítimos asegurables, hacen del seguro marítimo un seguro de grandes riesgos, es decir la suma de una indemnización puede llegar a ser muy alta, variando del riesgo asegurado y el siniestro, pero con la utilización de estas figuras se garantiza la actividad de las compañías aseguradoras, y generando seguridad en el mercado.

### **3. Contrato de seguro marítimo:**

Es importante destacar que durante el desarrollo de la investigación se expondrán definiciones, características, principios y elementos del seguro marítimo en general, que son aplicables al contrato de seguro marítimo de mercancías. Igualmente, las condiciones y elementos se encuentran recogidos en la póliza, que es el instrumento probatorio por excelencia del contrato celebrado entre el asegurado y el asegurador. En el presente epígrafe se expondrán normas que regulan de forma general o particular la relación contractual del seguro marítimo.

#### **3.1 Características del contrato de Seguro Marítimo**

- El riesgo marítimo: Puede ser definido como una contingencia que se deriva de un daño al que sean vulnerables personas y objetos, producto de un hecho posible pero incierto

establecido en el contrato, que sea originado por la navegación marítima. Este hecho debe ser independiente de la voluntad humana.

En el contrato del seguro marítimo, el asegurador deberá indemnizar al asegurado, según lo pactado, cubriendo todos los daños que sufra el interés asegurado derivado de la navegación.

- La internacionalidad: Generalmente el tráfico marítimo se realiza entre estados distintos, con buques de distintas banderas, por ello, el riesgo se traslada también pudiendo ocurrir en cualquier parte diferente al lugar de contratación del seguro, como consecuencia se ha buscado uniformidad normativa mediante la estandarización con formularios que contienen tanto coberturas, exclusiones, principios y procedimientos, para el momento de contratar.

- Seguro de grandes riesgos: En el seguro marítimo las partes están en posiciones similares, es decir, tienen un poder de negociación equiparado, ya que los buques y sus accesorios, así como las mercancías que transportan, son considerados como grandes riesgos, razón por la cual la negociación de las partes y su posterior interpretación se realizarán con base al principio de autonomía de la voluntad, consagrado en el artículo 1255 del código civil<sup>6</sup>.

En virtud de esta característica diferenciadora la regulación aplicable al contrato de seguro marítimo, en sus distintas modalidades, es dispositiva, en contraste con otros contratos de seguros no marítimos donde se protege al asegurado.

-Contrato de seguro entre empresarios: Estrechamente relacionado con la característica anterior se puede agregar esta descripción de contrato entre empresarios, sobre la cual el profesor Gabaldón señala la atribución de un contrato entre empresarios marítimos con poderes de económicos y de negociación equiparables a los de las compañías aseguradoras.<sup>7</sup>

No obstante, no en todas las modalidades de contratación del seguro marítimo existe la igualdad de condiciones de negociación, ya que debe considerarse que en la práctica

---

<sup>6</sup> Código Civil. «BOE» núm. 206, de 25 de julio de 1889 Referencia: BOE-A-1889-4763 s.i

<sup>7</sup> GABALDÓN GARCÍA, *op. cit.*, p. 810.

actual la generalidad de los aseguradores imponen modelos de cláusulas tipo, es decir pre establecidas para el momento de la contratación.

- La distribución del riesgo: En el transporte marítimo, existen grandes daños potenciales a bienes de alto valor económico como lo es el buque y la mercancía, por ello, quienes ejercen este negocio buscan constantemente la distribución del riesgo. Utilizando por lo general figuras jurídicas como el coaseguro y el reaseguro.

### **3.2 Principios del contrato de seguro marítimo**

Mas allá de las diferencias existentes en las regulaciones y términos de los distintos ordenamientos jurídicos nacionales, se puede encontrar una serie de principios fundamentales del seguro marítimo que son aplicables a las distintas modalidades de seguros en todos los países. <sup>8</sup>

- Declaración de información y máxima buena fe: La sección 17 de la M.I.A.<sup>9</sup> establece la máxima buena fe como un principio fundamental, esto significa que, en el contrato de seguro marítimo, tanto el asegurado como el asegurador deben respetar la máxima de buena fe durante la negociación del contrato.

Dicho principio cobra importancia en el momento de la declaración de información por parte del asegurado hacia el asegurador, ya que este último deberá confiar en la información proporcionada por el asegurado. Igualmente, el asegurado tiene la obligación legal de proporcionar una declaración honesta y completa sobre todo lo relacionado al riesgo, ya que, ello permitirá al asegurador estimar el riesgo y establecer el precio de la prima.

En caso de que falte información en la declaración, se encuentre un error u omisión, el asegurador podrá no asumir el riesgo y devolver la prima al asegurado. Sin embargo, en caso de que ya se haya realizado el contrato, el asegurador no esta obligado generalmente a devolver la prima. Además, existen contratos de seguros con términos que obligan al asegurado a notificar al asegurador sobre cualquier modificación sustancial en la naturaleza y alcance del riesgo que ocurra durante la vigencia de la

---

<sup>8</sup> WILLIAMS, Richard, «*Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance*», Gard AS, Noruega, 2013, pp. 513.

<sup>9</sup> PARLAMENTO BRITÁNICO, «*Marine Insurance Act 1906*», *op. cit.*, p. 5.

póliza; cada póliza especificará, según sus términos, si el asegurador tiene el derecho de rescindir el contrato o no.<sup>10</sup>

El principio indemnizatorio del seguro marítimo de mercancías, al igual que las demás ramas de seguro, se refiere a que se debe procurar a la reparación de los daños y perjuicios sufridos por el asegurado a causa del siniestro, por lo que se debe restituir a la misma situación en la que se encontraba el interés asegurado antes de que se originará el daño.

- Garantías: Es una promesa que hace el asegurado sobre si realizará o no ciertas acciones, esta garantía puede ser expresa o implícita, y debe ser cumplida indiferentemente de su relación con el riesgo, en caso de no cumplirse, el asegurador desde el día del incumplimiento queda libre de todas sus obligaciones contractuales.

- Interés asegurable: Otro de los principios fundamentales del seguro marítimo, es que el asegurado debe tener un interés sobre asegurar el objeto del contrato del seguro, es decir, el asegurado tendrá este interés si existe alguna relación del objeto que se pretende asegurar con la aventura marítima, o tiene cualquier propiedad asegurable de riesgos derivados de la misma. El ejemplo más común de interés asegurable que podemos comentar es que el asegurado sea propietario de un barco o de la carga.

Sin embargo, un posible comprador de mercancía o transporte marítimo puede contratar el seguro y solicitar la indemnización después de ser propietario. Esto quiere decir que una póliza de seguros de mercancía puede ser asignada a un vendedor CIF, protegiendo primero al vendedor y luego proteger al comprador en cuanto se efectuó la transferencia del riesgo según lo establecido en el contrato de compra venta.

No es necesario que el interés asegurable exista al tiempo de la contratación del seguro, es suficiente que exista este interés para el momento en que ocurra el siniestro.

- La medida de la indemnización: El asegurado deberá ser indemnizado solo hasta el alcance de la pérdida cuantificable económicamente que ha sufrido como resultado de un riesgo cubierto por la póliza contratada. Sin embargo, como característica del seguro

---

<sup>10</sup> WILLIAMS, Richard, *op. cit.*, p. 515.

marítimo el asegurador y el asegurado pueden acordar ampliar la indemnización al momento de la contratación el seguro, es decir, establecer un valor específico en la póliza si; en caso de no acordarse el valor específico de la indemnización y ocurriera el siniestro, el valor de esta será calculado según la legislación aplicable y los principios generales del seguro.

- Subrogación: Es el derecho que tiene el asegurador una vez hay pagado la indemnización por siniestro, para de tomar la posición del asegurado y ejercer las acciones y derechos que pueda tener que reclamar contra terceros que han causado el daño o pérdida. Sin embargo, la subrogación es un derecho, no una obligación del asegurador.

- Abandono: El abandono es un mecanismo legal que permite al asegurado notificar al asegurador que la propiedad asegurada o sus restos han sido abandonados o botados, teniendo en cuenta en que si el abandono es justificado el asegurador podrá decidir tomar los derechos que el asegurado pudiese tener que reclamar contra terceros y tomar todos los derechos e intereses que el asegurado tenga sobre el bien abandonado. No obstante, los aseguradores rechazan normalmente las notificaciones de abandono para evitar cualquier tipo de responsabilidad relacionada con el bien, como por ejemplo lo es la remoción de restos, limpieza de contaminación por hidrocarburos o la destrucción de la mercancía dañada.

- *Sue and labour*: El asegurado esta obligado bajo las pólizas del seguro marítimo a realizar todos los esfuerzos razonables para advertir o minimizar la pérdida que pueda ser causada por un peligro asegurado que d ele derecho a la reclamar una indemnización. Sin perjuicio del derecho que tendrá para recobrar al asegurador cualquier gasto necesario en el que halla incurrido, además del pago de la suma total de lo indemnizable

### **3.3 Elementos del contrato de seguro marítimo**

#### **3.3.A. Elementos personales:**

Los elementos personales del contrato son básicamente: el Asegurador, el asegurado, el tomador y los beneficiarios. También podría haber terceros perjudicados como los acreedores hipotecarios.

- El asegurador: Hoy en día, la actividad aseguradora, en general, es llevada a cabo mediante empresas privadas o públicas, que deben obtener una autorización previa por la administración pública del respectivo Estado. Por ende, el asegurador puede definirse como la parte a quien el asegurado le transfiere sus riesgos, a cambio de una prima, teniendo el asegurado la obligación de indemnizar en caso de que ocurra siniestro.

- El asegurado: definido por el Profesor Ruiz-Gálvez Félix como «la persona -física o jurídica- con interés sobre uno cualquiera de los bienes o propiedades que participan en una aventura marítima - buque, mercancías o fletes - o sobre las responsabilidades que se puedan derivar para terceros por los daños que esas propiedades puedan generar a terceros cuando tal responsabilidad es objeto de cobertura».<sup>11</sup>

- El tomador es la parte contratante que actúa por cuenta de otro y que, es decir, contrae las principales obligaciones del contrato respecto del asegurador. Hay casos en los que el asegurado y el tomador sean la misma persona, en esta situación se le denomina simplemente el asegurado. Las obligaciones de los tomadores aparecen definidas por la Ley 50/80 de 10 de octubre en su Art 7.<sup>12</sup>

Un ejemplo claro del elemento del tomador se presenta cuando la compraventa de las mercancías a transportar se realizó en condición CIF<sup>13</sup>, ya que, al cumplir el vendedor con su obligación de contratar el seguro, el comprador es quien figurará como asegurado y el tomador será el vendedor.

Los beneficiarios, son las personas físicas o jurídicas que no aparecen como asegurados en el contrato, sin embargo, poseen el derecho a ser indemnizados. También, puede establecerse como elemento personal a los acreedores hipotecarios, ya que usualmente existen contratos de financiación con garantía sobre el buque, por último, los terceros perjudicados, en el caso del seguro marítimo son personas que se ven vinculadas con el contrato o con una prestación nacida a raíz de un siniestro.

En la práctica es común encontrar otras figuras o que actúan durante la contratación de los seguros, como el denominado “Bróker”, estos son personas especializadas que actúan en representación del asegurado, desde el estudio de la necesidades, peticiones

---

<sup>11</sup> -RUIZ-GÁLVEZ VILLAVERDE, Félix, «Seguro marítimo. Tema II Principios básicos del seguro marítimo», Ponencia Máster en Negocio y Derecho Marítimo del Instituto Marítimo Español, Madrid, Curso 2017-2018, pp. 8.

<sup>12</sup> Ley 50/80 de 10 de octubre

<sup>13</sup> INCOTERM que se explicará en el epígrafe correspondiente.

y recaudación de la información del cliente que quiere contratar un determinado seguro hasta la fase de reclamaciones en caso de siniestro, cumpliendo siempre la labor de mediar con el asegurador.

Obligaciones del asegurado:

Como en todo contrato las partes tienen derechos y obligaciones, en el caso del seguro marítimo de mercancías, son aplicables los del seguro marítimo general. Estas obligaciones y derechos están establecidas en la normativa española, dentro de la ley de Navegación Marítima<sup>14</sup> donde se consagran las siguientes obligaciones del tomador y del asegurado:

- La obligación del tomador y del asegurado, declarar la verdadera entidad del riesgo, está declaración del riesgo debe ser antes de la suscripción del contrato y mantenerse durante la vigencia de este, sin inexactitudes o reticencia<sup>15</sup>
- La obligación abonar la prima por parte del tomador al asegurador, en las condiciones negociadas<sup>16</sup>, pues bien, en situación de impago el asegurador tendría el derecho de resolver el contrato o suspender sus efectos, específicamente, un mes después del requerimiento de la primera fracción de la prima o de la totalidad en caso de prima única.<sup>17</sup>.
- Se deben realizar todas las acciones de salvamento que resulten razonables, es decir, el término inglés *sue and labour* <sup>18</sup>
- En caso de siniestro, debe ser comunicado en el plazo de siete días<sup>19</sup>, ya que, si no es comunicado dentro de este plazo, por dolo o culpa grave del asegurado o tomador, el asegurador se libera de su obligación de indemnización.
- El asegurado tiene la obligación de declarar la información requerida por el asegurado sobre el riesgo y el interés que se pretende asegurar.

Obligaciones del asegurador: El artículo 429.1 de la LNM establece como obligación sustancial del asegurador la indemnización en caso de siniestro cubierto por la póliza de

---

<sup>14</sup> «Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima». «BOE» núm. 180, de 25/07/2014.

<sup>15</sup> Artículos 423 y 424 LNM.

<sup>16</sup> Artículo 425 LNM

<sup>17</sup> *Id.*

<sup>18</sup> Artículo 427 LNM

<sup>19</sup> Artículo 426 LNM

seguro marítimo, previa acreditación de la existencia, causas y alcance del daño por parte del asegurado.

La obligación previa al pago de la indemnización será la liquidación del siniestro, debiendo el asegurador efectuar la liquidación del siniestro en el plazo fijado en la póliza, que no podrá ser superior de un mes.<sup>20</sup>

### **3.3.B. Elementos reales:**

- La prima: constituye el monto o valor por el cual el asegurador se compromete a aceptar el riesgo declarado por el asegurado o tomador, y que debe ser pagada por este último de acuerdo a las condiciones pactadas en el contrato de seguro, ya que puede pactarse un pago único o fraccionado, para que el asegurado tenga el derecho a indemnización en caso de siniestro, además es imperativo para obtener el certificado de cobertura.

- El Riesgo: en el seguro marítimo, los riesgos asegurables serán aquellos que puedan ocurrir procedentes del mar o tengan lugar sobre el mar como los incendios, derrames. Los seguros cubrirán solo los riesgos asegurados en el contrato, y son las partes que determinan el tipo de cobertura que se contratará, según las distintas formas de protección, puede contratarse desde una cobertura básica de riesgos, condicionada únicamente a la "pérdida total" o hasta una cobertura "contra todo riesgo", determinando que riesgos específicamente se serán indemnizables en caso de siniestro.

El riesgo puede ser definido como una situación potencial que genere un daño que afecte un interés asegurado. Las partes contratantes del seguro marítimo determinarán en la póliza la cobertura de riesgos o los riesgos excluidos. El riesgo debe ser una situación posible, incierta, lícita, aleatoria y fortuita.

La existencia del riesgo es un requisito para la validez del contrato, ya que será nulo el contrato de seguro marítimo celebrado cuando ya ha ocurrido el siniestro o desaparecido el riesgo, si una de las partes estuviera al tanto del hecho.<sup>21</sup>

El seguro marítimo de mercancías cubre específicamente los riesgos que afecten a la mercancía transportada, es decir la finalidad del seguro marítimo de mercancías será asegurar a la mercancías o carga transportada de los riesgos de la navegación marítima

---

<sup>20</sup> *Id.* Artículo 437

<sup>21</sup> *Id.* Artículo 422 de la LNM.



según las condiciones que acuerden las partes en el contrato. No obstante, en caso de que el contrato de seguro se haya efectuado sobre buenas o malas noticias solo sería nulo cuando se demuestre que el tomador conocía el siniestro o el asegurado sabía de la cesación del riesgo.<sup>22</sup>

Sin embargo, la determinación del riesgo en el seguro marítimo de mercancías es complejo, ya que, muchas veces serán las características de las mercancías, las que van a establecer la forma de transportarse por mar, es decir, si es mercancía a granel va en bodegas, si es líquida en tanques y en el caso de necesitar refrigeración va a ir en un contenedor especializado.

Toda esta variedad de características de las mercancías convierte en una situación de estudio de riesgos específicos antes de contratar el seguro marítimo de mercancías, es decir, un análisis previo, para así determinar la cobertura de determinados riesgos.

- El interés asegurable: se define como la relación que existe entre el asegurado y el bien objeto del seguro, el interés asegurable está conectado con el fundamento del contrato de seguro, es decir, el objeto del contrato es el interés que el asegurado tiene sobre el bien que va a asegurar, no el bien en sí mismo. Es fundamental que exista el interés asegurable para que el asegurado tenga derecho a la indemnización establecida por la cobertura de ciertos riesgos.

Ciertos autores consideran que el interés asegurable es el objeto del contrato, pero para el profesor Ruiz Gálvez, el objeto del contrato son las cosas expuestas al riesgo y sobre las que se contrata la cobertura del seguro, es decir, las mercancías aseguradas.

23

El interés es un requisito para la validez del contrato de seguro marítimo desde el momento de la contratación del seguro hasta que ocurra el siniestro. El profesor Ruiz-Gálvez establece que no es necesario que el asegurado lo tenga en el momento en que contrató el seguro, lo que implica la posibilidad de asegurar un interés eventual y previsible.<sup>24</sup> El interés asegurado en el contrato debe ser valorable económicamente, ya

---

<sup>22</sup> *Id.* Artículo 417 de la LNM.

<sup>23</sup> RUIZ-GÁLVEZ VILLAVARDE, Félix, «Seguro marítimo. Tema II Principios básicos del seguro marítimo», Ponencia Máster en Negocio y Derecho Marítimo del Instituto Marítimo Español, Madrid, Curso 2017-2018, pp. 29 s.e.

que, con el valor de éste, los riesgos y la suma asegurada el asegurador podrá determinar el valor de la prima y el de la indemnización por siniestro.<sup>25</sup>

-Objeto del contrato: en el seguro marítimo de mercancías, la mercancía o carga constituyen el objeto del contrato, el valor de las mercancías se expresará en la póliza incluyendo la suma de los gastos de flete y el costo de la prima del seguro que se pretenda contratar que permitirá el asegurador determinar el monto indemnizable en caso de siniestro.

### **3.3.C. Elementos formales:**

Los elementos o componentes formales del contrato son principalmente: la póliza conformada a su vez por los suplementos, las condiciones generales y las condiciones particulares, el certificado de seguro y los avisos.

La póliza es el documento que constituye prueba del seguro, ya que, de acuerdo a lo establecido en el artículo 421 de la LNM: el asegurador está obligado a entregar al tomador la póliza o el documento o certificado provisional de cobertura. Antes de que estos documentos sean entregados, el contrato puede ser probado por cualquier medio que demuestre la aceptación de la cobertura por el asegurador".<sup>26</sup>

En concordancia con lo anteriormente expuesto, la validez de la celebración del contrato de seguro marítimo no tiene requisito formal alguno, estableciendo la ley de Navegación Marítima que la celebración del contrato es válido sin estar sometido a ninguna forma determinada<sup>27</sup>, es decir, que la forma escrita no es una formalidad requerida para su validez, pero sí determinante como prueba de la existencia del contrato de seguro.

-Las condiciones particulares: pueden ser descritas como la sección de la póliza en donde se describen los elementos del contrato de seguro como las partes, el interés asegurado, la prima, el objeto del contrato etc.

---

<sup>25</sup> *Ibíd.*, p. 34.

<sup>26</sup> Artículo 421. Ley 14/2014 de 25 de Julio de Navegación Marítima *op. cit.* , p 170.

<sup>27</sup> Artículo 407.2 LNM.

-Las condiciones generales: en esta sección de la póliza se contienen las condiciones de la cobertura contratada, donde inserta el clausulado detallando los términos y las obligaciones asumidas. En la práctica internacional es habitual la inserción de condiciones generales de coberturas tipo, siendo las más comunes en la actualidad las elaboradas por la Asociación Internacional de Aseguradores (*International Underwriters Association*).

### **3.3 Modalidades de pólizas de marítimas:**

Actualmente existen diversas modalidades de contratos de seguros marítimos que responden a las demandas del transporte internacional marítimo, además de las tradicionalmente destinadas a asegurar el buque o las mercancías mediante distintas formas. Derivado de las distintas características y especialidades de la contratación del seguro marítimo, y al ser la póliza el documento donde consta lo convenido por las partes, se puede clasificar según su objeto o su duración.

Sobre las clases de pólizas de seguro marítimo según su objeto podemos señalar las siguientes:

-Sobre el buque: mediante estas pólizas se establecen coberturas de riesgos sobre el buque, como el seguro de casco y máquina o el seguro de construcción del buque.

- Sobre mercancías, como el nombre lo indica mediante este tipo de pólizas se establecen coberturas los riesgos que puedan sufrir las mercancías durante su transporte mercancías.

- Sobre flete, en las pólizas sobre flete se da cobertura al riesgo del beneficio que se espera obtener en el cobro por concepto de flete. Usualmente los clubes de Protección e Indemnización ofrecen este tipo de coberturas.

-De Responsabilidad: en estos tipos de póliza se pueden cubrir la responsabilidad civil frente a terceros del armador, o los seguros de responsabilidad que deban ser contratados por obligación legal. La póliza que cubre la responsabilidad civil del armador frente a terceros suele contratarse mediante asociaciones mutuales denominados clubes de Protección e Indemnización.

La otra clasificación puede ser según la duración del contrato:

- Póliza de viaje: El seguro de buques puede contratarse ya sea para un viaje o para varios sucesivos.

-Póliza a tiempo: el seguro de buque se puede contratar para un tiempo determinado, por ejemplo, por la duración del contrato de fletamento total por tiempo.

- Póliza flotante: la póliza flotante es aquella en la cual se establece la contratación de una cobertura de mercancías transportadas o del buque por sujeta a la declaración de embarques. En la *Marine Insurance Act* se define como «Una póliza que describe el seguro contratado en términos generales y deja el nombre del buque ó buques y otros particulares a ser definidos en subsiguientes declaraciones».<sup>28</sup>

En este mismo sentido la Ley de Navegación marítima establece que en las pólizas flotantes se presume la obligación del asegurado de destinar a la misma todos los embarques definidos en la póliza que realice durante su vigencia y de la cobertura automática de dichas expediciones por el asegurador.<sup>29</sup> El asegurado debe notificar en el plazo máximo de cuarenta y ocho horas, contado a partir del conocimiento sobre el embarque de las mercancías, con la notificación realizada las mercancías quedan aseguradas. Sin embargo, si la notificación del embarque no se realiza el asegurador podría negar la cobertura de dichas mercancías, incluso tendría la facultad de resolver el contrato de seguro marítimo.<sup>30</sup>

### **3.5. Importancia práctica del certificado de seguro en el transporte de mercancías:**

En la práctica del seguro marítimo además de la póliza, suele emitirse el certificado de seguro o nota de cobertura, el cual es documento donde consta la cobertura del objeto del seguro (buque o mercancías) para disponer de la prueba de seguro a bordo durante el trayecto.

La imagen inferior es una referencia gráfica de un certificado de seguro de mercancías:

---

<sup>28</sup> PARLAMENTO BRITÁNICO, «Marine Insurance Act 1906», pp. *op. cit.* , p.11.

<sup>29</sup> Artículo 458 LNM.

<sup>30</sup> Artículo 459 LNM.

<b>Certificado de seguro</b> <b>Transporte de Carga Internacional</b> <b>Responsabilidad general con respecto a la carga y terceros</b>	
Referencia	ZRC2018 – COTTON LTDA (Referencia del certificado)
Nosotros, Sura, Certificamos que hemos emitido una póliza o pólizas de Seguros de Responsabilidad de Transporte de Mercancías, vía marítima con fines de importación desde China a Colombia, que ampara las mercancías descritas en la factura comercial 005 – 562478 emitida por el exportador Changwei Ding, con fecha de 01/04/2018, la ciudad de Shandong, China.	
Asegurado	COTTON LTDA.
Periodo de validez	Del 01/05/2018 a las 12:00 AM hasta el 04/06/2018 a las 12:00 PM.  En caso de que la cobertura del seguro sea interrumpida antes del periodo de validez arriba indicado, el asegurado deberá notificarlo por escrito inmediatamente a la Dirección de Impuestos y Aduanas Nacionales.
Tipo de transporte	MARÍTIMO.
Fecha de emisión	<b>Datos de contacto de asegurador</b>
01/04/2018	Pablo Moncayo No- 174 Carrera 63 No. 98B - 16, Barrio Andes. Bogotá, D.C, Cundinamarca, Colombia. C.P. 111211
Firma y sello del asegurador	
	

El certificado de seguro constituye prueba (adicional a la póliza) de los términos y condiciones de la cobertura de los intereses asegurados, cobrando relevancia en el caso del seguro marítimo bajo la modalidad de las pólizas flotantes, donde se contratan unas condiciones y coberturas por un tiempo, donde se declara cada embarque a asegurar bajo la misma póliza, para lo cual se emite un certificado de seguro por cada embarque detallando las mercancías aseguradas con datos del viaje como el buque, contenedor etc. o el buque que sea fletado por viaje por ejemplo.

En la actualidad la contratación de los seguros por medios electrónicos es habitual por lo que se remite este certificado y otros documentos del seguro a través de estos medios.

En el caso de que llegará a ocurrir el siniestro cubierto en el seguro marítimo de mercancías contratado a través de una póliza flotante el asegurador requerirá para la liquidación el respectivo certificado de seguro de las mercancías siniestradas como prueba de que el asegurado realizó la declaración del embarque afectado por el siniestro.

Otro ejemplo del requerimiento de certificado de seguro es en el caso de la compraventa en condición CIF, donde el vendedor tiene la obligación de entregar al comprador la evidencia documentaria de la contratación del seguro, ya que para el pago de los precios de los bienes se requiere una documentación que incluye el certificado del seguro. Por lo tanto, si dicho certificado no es entregado al comprador o contiene algún error, puede que el vendedor no obtenga el pago del precio de la compraventa.

#### **4. Contrato de seguro marítimo de mercancías:**

##### **4.1 Regulación del contrato de seguro marítimo en el ordenamiento jurídico español**

El régimen jurídico del contrato de seguro marítimo en general en el ordenamiento jurídico español se encuentra regulado por la Ley 14/2014 de 24 de Julio de Navegación Marítima en el título VIII, por los preceptos de los artículos 406 y siguientes de la ley de Navegación Marítima (LNM),<sup>31</sup>

Esta regulación es relativamente nueva, ya que, viene a sustituir el régimen jurídico de los artículos 737 a 805 del Código de Comercio de 1855<sup>32</sup>. La Ley de Navegación

Marítima establece disposiciones comunes para todos los seguros marítimos, regulando algunos elementos específicos del seguro de mercancías en los artículos 453 a 462 LNM.

Específicamente el artículo 406 establece lo siguiente: “Están sujetos a la presente Ley los contratos de seguro que tienen por objeto indemnizar los daños producidos al objeto asegurado por los riesgos propios de la navegación marítima.”<sup>33</sup> Esta regulación contiene disposiciones de aplicación general a toda clase de seguros marítimos, además de reglas particulares para los seguros marítimos sobre el buque, las mercancías y la responsabilidad civil.

---

31 «Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima». «BOE» núm. 180, de 25/07/2014. Editorial Tecnos, 2014, pp. 166.

32 - «Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio». «BOE» núm. 289, de 16/10/1885.

<sup>33</sup> Artículo 406 «Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima» *op. cit.*, p.166

Las normas sobre el seguro marítimo de Título VIII “Del contrato de seguro marítimo” en la Ley de Navegación Marítima son de naturaleza dispositiva<sup>34</sup>, a diferencia de lo dispuesto en la Ley del Contrato de Seguro para otros tipos de seguros no marítimos.

Sin embargo, se establece expresamente que la Ley del Contrato de Seguro es de aplicación supletoria al seguro marítimo en caso de vacío legal (art. 406.1 de la LNM), salvo por lo que se refiere al seguro obligatorio de embarcaciones dedicadas al deporte o al recreo, que queda imperativamente sujeto a dicha Ley del Contrato de Seguro (art. 406.2 de la LNM)

En el seguro marítimo prevalece el principio de libertad contractual, es decir, que la normativa de seguro de marítimo, incluido el seguro marítimo de mercancías es de carácter dispositivo salvo las excepciones expresas que se establezcan en la propia ley, por lo que el seguro de mercancías se fundamentará por lo pactado por las partes, en los términos y condiciones de las pólizas.

En cuanto al orden jerárquico de las normas del ordenamiento jurídico español que regulan el contrato de seguro marítimo en general, las cuales son aplicables al contrato de seguro marítimo de mercancías, se puede establecer la siguiente estructura:

- Las normas comunitarias.
- Normas imperativas de la LNM.
- Condiciones Particulares de la Póliza.
- Condiciones Generales de la Póliza.
- Normas de Derecho dispositivo de la LNM.
- Ley de Contrato de Seguro.
- Usos del Comercio.
- Aplicación analógica de las normas del Código de Comercio.
- Derecho Común.
- Principios Generales del Derecho.
- Jurisprudencia del Tribunal Supremo.

---

<sup>34</sup> Artículo 407 Id.

- En el ámbito del seguro marítimo no hay convenios, sin embargo, si existen disposiciones sobre seguro en algunos convenios sobre materias concretas, como la contaminación.<sup>35</sup>

Sobre el seguro marítimo de mercancías en particular, la Ley de Navegación Marítima recoge disposiciones en el artículo art. 453 sobre la aplicación de la Ley a las fases accesorias del transporte marítimo que se realizan por otros modos, así como los transbordos y operaciones intermedios y cambios de ruta en el artículo 460, y por último, en los artículos 455 y 456 se recoge la diferenciación de los momentos de inicio y terminación de la cobertura en función de que la póliza abarque o no una cláusula “de almacén a almacén”.

Las disposiciones anteriormente descritas, evidencian la realidad vigente, ya que, con la evolución tecnológica, hoy en día en el transporte internacional de mercancías existe una mayor complejidad con la utilización de los transportes combinados, es decir, el transporte multimodal, una cadena de modos de transportes donde si bien el principal a nivel de volumen de la mercancía es el transporte marítimo, se complementa con otros modos de transportes y almacenaje de las mercancías.

En el seguro marítimo de mercancías, el valor asegurado de la mercancía se determina acorde al valor que tuviesen éstas en origen, aumentado con el valor de los gastos de transporte, aduana y, en su caso, con el del beneficio esperado, si éste beneficio fuese superior al diez por ciento del valor en origen, debe declararse expresamente en la póliza<sup>36</sup>

La cobertura del seguro de mercancías comprende los daños acaecidos durante las operaciones de carga y descarga del buque, pudiendo ampliarse el alcance con la inclusión de la cláusula de “almacén a almacén”.<sup>37</sup> De la misma forma, mediante comunicación al asegurador y, pago de una prima adicional si es el caso, quedarán cubiertas las operaciones de la estancia en muelle o almacén, cuando fuesen realizadas

---

<sup>35</sup> HERNÁNDEZ VALENCIANO, Javier, «Los riesgos asegurados en la cobertura de mercancías», Ponencia Máster en Negocio y Derecho Marítimo del Instituto Marítimo Español, Madrid, Curso 2017-2018, pp. 3. s. e, s. i

<sup>36</sup> Artículo 454 de la LNM.

<sup>37</sup> Artículo 455 y 456 de la LNM.



en los puertos de tránsito o arribada.<sup>38</sup> La cobertura de este tipo de daños queda sujeto a lo acordado entre las partes del contrato.

Ahora bien, en cuanto a los riesgos y daños excluidos de cobertura por partir de la ley de Navegación Marítima, en el artículo 418 se excluye la responsabilidad del asegurador frente a los siguientes riesgos, salvo pacto en contrario de las partes:

- Riesgos de guerra.
- Riesgos de captura.
- Riesgos de embargo.
- Riesgos por detención por autoridad.
- Piratería, motín o terrorismo.
- Huelgas y cierres patronales.
- Explosiones atómicas o nucleares.

#### **4.2 Coberturas en el seguro marítimo de mercancías:**

El ámbito de cobertura del seguro de mercancía ha sido mas restrictivo que el de seguro del buque ya que anteriormente las mercancías se aseguraban asumiendo el asegurador riesgos desde el momento de embarque culminado con la descarga de éstas, por ello el porteador de la mercancía tiene interés básicamente de entregar la mercancía en buen estado y en el tiempo de entrega estimado con anterioridad.

La cobertura de los seguros marítimos de mercancías empieza a ampliarse a partir de finales de siglo XIX con la incorporación de cláusulas como la de almacén a almacén y luego con la aparición de las *Institute Cargo Clauses* en 1963, condiciones donde se adhiere la cláusula de tránsito, por lo que en el presente el asegurador asume más riesgos según lo que pacte con el asegurado, pero puede garantizarse la protección de las mercancías más allá de la carga o descarga del buque hasta el lugar de entrega que debe ser indicado en la póliza.

Esto significa que la contratación del seguro de mercancía es un elemento importante en los contratos de compraventa internacional de mercancías, ya que es en dicho contrato de compraventa, donde se acuerda quien será el encargado en tomar el seguro y será designado como su beneficiario, en arreglo con los términos INCOTERMS.

---

<sup>38</sup> Artículo 460 de la LNM.

Por ejemplo, en el caso de las compraventas en condición FOB es responsabilidad del vendedor obtener el seguro de mercancías, mientras que en las ventas en condición CIF es responsabilidad del vendedor proveer el seguro colocando como beneficiario al comprador.

Las formas más comunes de seguros de mercancía se contratan basadas en condiciones estandarizadas. El nivel de cobertura dependerá de las condiciones particularmente contratadas.

La Ley de Navegación Marítima establece en su artículo 430 como coberturas complementarias del seguro marítimo, susceptibles de indemnización:

- a. La contribución a la avería gruesa.
- b. La remuneración por salvamento.
- c. Los gastos razonables de minimización del daño (“sue and labour”).

Las cláusulas estandarizadas en general establecen un alcance de cobertura similares a las cláusulas ICC, por ello puede decirse que las mercancías son normalmente aseguradas contra los siguientes riesgos:

- Pérdida o daño a la mercancía.
- Cargos de salvamentos.
- Cargos de avería gruesa.
- Reclamaciones de transporte.
- Los cargos para evitar o minimizar los daños o pérdidas.
- Cargos por la preservación de los derechos subrogados del asegurador.

Los riesgos de guerra y huelga están excluidos de la cobertura de las cláusulas ICC, sin embargo, en la práctica son de común utilización cláusulas como las *Institute Cargo War Clauses* y las *Institute Cargo Strikes Clauses* adicionadas a las pólizas para cubrir las pérdidas, daños o gastos causados por riesgos de guerra o huelga.

### **4.3 Siniestro e indemnización:**

El seguro marítimo tiene como finalidad cubrir el riesgo al que se expone un bien asegurado, en caso de siniestro el asegurador tiene la obligación principal de indemnizar.

Ahora bien, se considera que ocurre un siniestro a efectos del seguro marítimo cuando sucede efectivamente la situación que era posiblemente dañosa al bien asegurado.

En la indemnización del seguro marítimo de mercancías en caso de siniestro, el asegurador debe procurar la reparación de los daños y perjuicios sufridos por el bien asegurado a causa del siniestro, por lo que se debe restituir a la misma situación en la que se encontraba el interés asegurado antes de que se originará el daño.

#### **4.3.1 Liquidación del siniestro en el seguro marítimo:**

El artículo 433 de la LNM se establece que la liquidación del siniestro puede realizarse por decisión del asegurado mediante la acción de avería o por la acción de abandono. Sin embargo, la acción de abandono solo es admisible en los supuestos expresamente establecidos en la norma sobre el seguro de mercancías.<sup>39</sup>

En relación a los tipos de pérdidas o daños que pueden sufrir las mercancías, se explicarán los diferentes grados de pérdidas, ya que es el fundamento para llevar a cabo correctamente la liquidación del siniestro:

- Pérdida total: En la esfera del seguro marítimo la pérdida total puede presentarse de las siguientes formas: pérdida total real, pérdida total constructiva y pérdida total convenida.

Se considera pérdida total real aquella donde el bien que constituye el objeto del interés asegurable ha sido totalmente destruido o los daños que ha pasado han hecho que el bien pierda de forma total su naturaleza, es decir, la destrucción física del bien.

La pérdida total constructiva o técnica significa aquella que sucede porque el asegurado haya sido privado de la posesión del bien y sea imposible de recuperarlo o cuando la suma total necesaria para su recuperación supera el valor del bien, en concordancia el profesor Gabaldón García la denomina pérdida total económica<sup>40</sup>

Por último, la pérdida total convenida que se refiere a las circunstancias donde el asegurado y el asegurador acuerdan la liquidación del siniestro por abandono, acordando sobre la tenencia de los restos y el monto de la indemnización.

---

<sup>39</sup> art. 461 de la LNM.

<sup>40</sup> GABALDÓN , *op cit.* p. 860.

- Pérdida parcial: una pérdida parcial significa todos tipo de depreciación, daños (averías particulares) o destrucción parcial del bien, que permita mantener la naturaleza del bien. En la pérdida parcial también se incluyen responsabilidades y gastos generados por el siniestro.

#### **4.3.2 Formas de liquidación del siniestro en el seguro marítimo**

- Liquidación por abandono: Para poder realizar la liquidación del siniestro por abandono, es necesario que el asegurado que la realice sea propietario del bien, debido a que el abandono tiene como consecuencia la transmisión de la propiedad del objeto asegurado al asegurador <sup>41</sup>. (art. 373 de la LNM). El asegurador tiene un plazo de un mes, desde que le haya sido declarado para rechazar expresamente el abandono, de lo contrario se presumirá la aceptación por su parte del abandono<sup>42</sup>.

La liquidación por abandono de las mercancías debe ser declarada por el asegurado, titular de las mercancías, en el plazo de 70 días a contar desde el siniestro, y solamente procede en los siguientes supuestos:

- (a) pérdida total de las mercancías;
- (b) averías cuyo coste de reparación (más las contribuciones en avería gruesa y remuneraciones por salvamento) y expedición exceda del valor asegurado;
- (c) pérdida presunta del buque porteador por falta de noticias durante 90 días o;
- (d) pérdida o innavegabilidad sobrevenida del buque porteador si las mercancías no hubiesen podido ser reexpedidas a destino dentro del plazo de 90 días.<sup>43</sup>

- Liquidación por avería: El asegurador se encuentra obligado a comunicar la aceptación o el rechazo del siniestro en el plazo de un mes a partir de la acreditación por el asegurado del daño reclamado y de sus causas. El asegurador, cuenta con el plazo de un mes desde que el asegurado haya aportado la prueba del daño y de sus causas, la excepción se presenta por la solicitud de un plazo más amplio el procedimiento pericial

---

<sup>41</sup> art. 436 de la LNM.

<sup>42</sup> art. 435 de la LNM.

<sup>43</sup> Artículos 461 y 462 «Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima». «BOE» núm. 180, de 25/07/2014.

para la búsqueda de las causas o porque se requiera para la liquidación del siniestro la aportación de documentación adicional por parte del asegurado.

El asegurado y el asegurador pueden pactar, bien sea antes o después que ocurra el siniestro, que la liquidación de este sea llevada a cabo por un liquidador de averías nombrado por convenio. Siendo la liquidación así efectuada vinculante para ambas partes, excepto que alguna de ellas en el plazo de treinta días desde su notificación impugne judicialmente la liquidación.

A partir de la aceptación del abandono o del siniestro, el asegurador debe realizar la liquidación del siniestro en el plazo determinado en la póliza, que no puede ser un plazo inferior de un 30 día, contados a partir de:

- La aceptación expresa o presunta del abandono o de la declaración judicial de su validez.
- La aceptación del siniestro por el asegurador en los casos de liquidación por la acción de avería.

#### **4.3.3 Indemnización:**

Una vez liquidado el siniestro el asegurador debe proceder a abonar la indemnización al asegurado en el término máximo de 15 días <sup>44</sup>. En caso de demora en el pago de la indemnización, el asegurador deberá indemnizar además el interés legal, que se calculará sobre el importe de la indemnización a partir del momento en que el asegurador declaró su rechazo al abandono o la avería.<sup>45</sup>

En relación a la cuantía de la indemnización si entre el asegurador y el asegurado no hay acuerdo sobre el monto indemnizable, igualmente el asegurado, desde le momento que manifieste su inconformidad, conserva el derecho a recibir la cuantía fijada por el asegurador, dentro del plazo de quince días, sin perjuicio de que el asegurado pueda ejercer la reclamación judicial del monto superior indemnizable que pretende obtener.

---

<sup>44</sup> Artículo 437 LNM.

<sup>45</sup> Artículo 437 LNM.

Serán indemnizables todos los daños pactados en los términos y condiciones del seguro contratado. A pesar de que la Ley de Navegación Marítima, establece que no serán indemnizables los siguientes daños:

- Los daños que sean causados de vicio propio, de la naturaleza intrínseca o del uso o desgaste natural del bien objeto del interés asegurado<sup>46</sup>
- Los daños causados por dolo del asegurado o culpa grave, incluidos los causados por dolo o culpa grave por los dependientes del asegurado que realicen funciones de gerencia o dirección relacionadas con el estado de conservación mantenimiento del bien. <sup>47</sup>
- Los daños ocasionados a las personas por el objeto asegurado y los perjuicios para el asegurado derivados del siniestro como el retraso, lucro cesante, daños indirectos, etc. <sup>48</sup>

En la practica de la contratación del seguro marítimo de mercancías los daños suelen ser objeto de exclusión, mediante clausulas en la contratación de las coberturas promedio. Sin embargo, en las denominadas coberturas todo riesgo, suele incluirse expresamente estos daños como indemnizables.

Como se ha mencionado anteriormente las partes del seguro marítimo pueden pactar todo lo que esté expresamente prohibido por la ley, y en este caso la exclusión de ciertos daños para su indemnización no se trata de una prohibición legal, sino de una regulación modificable por las partes contratantes.

#### **4.3.4 Subrogación:**

Una vez haya sido pagada la indemnización por el asegurador, según lo acordado en el contrato de seguro, el asegurador pasa a subrogarse en los derechos y acciones que concernieran al asegurado hasta el límite de la indemnización, contra quien sea responsable del siniestro o de la agravación de sus consecuencias o de ambos.

El asegurador no podrá ejercer en detrimento del asegurado los derechos en que se haya subrogado. En el caso del asegurado responderá de los perjuicios que, por sus actos u omisiones, pueda causar al asegurador en su derecho a subrogarse.

---

<sup>46</sup> Artículo 420 LNM.

<sup>47</sup> Artículo 419 LNM.

<sup>48</sup> Artículo 432 LNM.

El asegurador no tendrá derecho a la subrogación contra ninguna de las personas cuyos actos u omisiones den origen a responsabilidad del asegurado, tampoco tendrá el derecho a subrogarse contra el causante del siniestro que sea, respecto del asegurado, pariente en línea directa o colateral dentro del tercer grado civil de consanguinidad, padre adoptante o hijo adoptivo que convivan con el asegurado, excepto si la responsabilidad proviene de dolo o si la responsabilidad está amparada mediante un contrato de seguro, estando limitada la subrogación según lo que establezcan los términos de dicho contrato.

Si el asegurador y asegurado llegaran a concurrir frente a un tercero responsable, ante esta circunstancia el recobro obtenido se repartiría entre ambos en proporción a al respectivo interés de cada uno.

La exoneración de responsabilidad del tercero causante del daño pactada por el asegurado o el tomador con dicho tercero no será oponible al asegurador, a menos que tal exoneración haya sido expresamente aceptada por éste, consignándola en la póliza de seguros.<sup>49</sup>

El plazo de prescripción para ejercer cualquier tipo acción judicial derivada del seguro marítimo es de 2 años, este plazo de prescripción de las acciones hace referencia el seguro marítimo en general, es decir abarca las distintas modalidades de contratación.

50

## **5. Términos y condiciones estandarizadas:**

En el contrato de compraventa internacional las partes se encuentran en países distintos, con ordenamientos jurídicos y regulaciones nacionales diferentes, sin embargo, en la práctica comercial, se busca un grado de uniformidad de términos y condiciones para facilitar las negociaciones en la compraventa, y como parte fundamental del transporte marítimo de mercancías también se ha desarrollado una homogenización de los términos del seguro de las mercancías transportadas.

En el caso del contrato de compraventa encontramos la utilización practica de términos estandarizados denominados Incoterms, mediante los cuales se determinan las obligaciones del comprador y el vendedor.

---

<sup>49</sup> *Id.* Artículo 432 LNM.

<sup>50</sup> Artículo. 438 LNM.

En cuanto al contrato seguro de mercancías también hay una tendencia a la estandarización en el mercado, al tratarse de una contratación con una serie de elementos y principios bastante globales que involucra la delimitación de riesgos y coberturas que deben definirse de una manera que las partes contratantes entiendan con claridad sus derechos y obligaciones, esta unificación de términos y condiciones de cobertura se llevan a cabo en la actualidad principalmente, con la incorporación al contrato de seguro de un conjunto de cláusulas denominadas *Institute Cargo Clauses* para las mercancías y las *Institute Hull Clauses* para los buques.

Las condiciones generales inglesas son las que realmente se han utilizado con éxito en la contratación del seguro marítimo, si bien la UNCTAD (Sistema de la Organización de Naciones Unidas) publicó en 1984 las MCMI, una cláusulas modelos de seguro marítimo no obtuvieron la aceptación por parte de los armadores y el mercado de seguros.

## **5.1 Coberturas Inglesas: Institute Cargo Clauses (A), (B) y (C):**

### **5.1.1. Historia**

Existen distintas cláusulas de coberturas utilizadas en la contratación del seguro marítimo de mercancías, pero la más utilizadas en el mercado de europeo para el transporte de mercancías y que está estandarizadas, son las de las coberturas inglesas "*Institute Cargo Clauses*".

Las cláusulas *Instituto Cargo Clauses* como se mencionó son de origen inglés y son tres cláusulas que representan coberturas con aplicación al transporte internacional de mercancías, es decir son cláusulas aplicables en el ámbito del seguro de transportes, siendo válidas y adaptables para todos los medios de transporte: aéreo, marítimo y terrestre, referidas a las demoras o a las pérdidas en la entrega de mercancías. Estas cláusulas se clasifican en las letras A, B y C, teniendo la A la mayor cobertura, todo riesgo excepto las exclusiones, mientras que la C es la de menor cobertura, es decir, según se contrate las *Institute Cargo Clauses* (A), (B) o (C) la extensión de la cobertura variará.

La institución que creó las Instituto Cargo Clauses es el "*Institute of London Underwriters*" (Instituto de aseguradores de Londres), dicha institución surgió en 1884



como asociación representativa de un conjunto de aseguradores de Londres y como un grupo con influencia en las instituciones para entonces, convirtiéndose en un lugar para encontrar soluciones los temas de las condiciones del sector asegurador.

Las Instituto Cargo Clauses A, B y C fueron elaboradas originalmente por el comité conjunto (*Joint Cargo Comitee*) del Instituto de Aseguradores de Londres y publicadas por primera vez en 1982. Mientras que la última edición modificada por el comité conjunto formado por miembros de la *International Underwriters Association* y la *Lloyds Market Association* de 2009.<sup>51</sup>

En 1998 el Instituto de Aseguradores de Londres (*Institute of London Underwriters*) se fusionó con el *London International Insurance and Reinsurance Market Association*, surgiendo de esta forma la Asociación Internacional de Aseguradores de Londres (*International Underwriting Association of London.*)

Hoy en día los actores del mercado de seguros de transporte marítimo en Londres están agrupados en sindicatos de Aseguradores que pertenecen a la *International Underwriting Association of London.*

### **5.1.2. Análisis: Aplicación en la práctica.**

En la práctica de la contratación del seguro de mercancías es común que se incluyan en las pólizas las condiciones de las *Institute Cargo Clauses* (ICC), en su versión original o en la modificada en 2009, ya que éstas cláusulas tipo consagran las coberturas más habituales del seguro de mercancías que son transportadas no solo marítimamente, también por vía aérea o terrestre. Por ello además de ser utilizadas en la mayoría de los contratos de seguro internacional de mercancías, también se aplican en los contratos de seguro de mercancías internos.

En España existen también cláusulas tipo como son las Condiciones Generales de UNESPA de 1983, con hasta 5 tipos de cobertura estándar: ICC tipo “A”, ICC tipo “B”, ICC tipo “C”, las Condiciones Españolas Generales, con un poco más de cobertura que

---

<sup>51</sup> - HERNÁNDEZ VALENCIANO, Javier, «Los riesgos asegurados en la cobertura de mercancías», Ponencia Máster en Negocio y Derecho Marítimo del Instituto Marítimo Español, Madrid, Curso 2017-2018, pp. 1 s. e

las ICC tipo “B” y las Condiciones Españolas Amplias, con la única diferencia que estas si cubren la piratería.<sup>52</sup>

La cláusula A se estableció como una cobertura todo riesgo a excepción de las exclusiones, que eran el dolo, merma, de embalaje, demora, guerra civil, huelga, motín, terrorismo. Para estos riesgos se utilizan la contratación otras cláusulas creadas posteriormente, denominadas *Institute War clauses* y *Institute Strike clauses*.

La cláusula B contiene una de cobertura de riesgos enunciados: estos son riesgos de mar en general, tales como fuego, explosión, hundimiento, varadura, vuelco, colisión, avería gruesa, terremoto, erupción volcánica y rayo; también echazón o barrido por las olas y entrada de mar en el buque, pérdida de bulto entero en carga o descarga, etc.

La Cláusula C, es la cláusula la de menor cobertura ya que no incluye en la cobertura el terremoto, barrido por las olas, entrada de agua en la bodega y pérdida de bulto entero en carga o descarga.

Después del éxito que tuvieron las primeras *Institute Cargo Clauses* publicadas, el comité permaneció realizando actualizaciones de las clausulas, siendo las modificaciones más recientes en 2006 y 2009 la ultima modificación realizada, donde se implantaron cambios pensados en los años de utilización de las cláusulas y la experiencia creada en el mercado de seguros. En la práctica son utilizadas tanto la versión del 2006 como la nueva versión las Institute Cargo Clauses.

Las *Institute Cargo Clauses* son condiciones generales aplicables al seguro de transporte marítimo de mercancías, y utilizadas en la práctica del seguro marítimo en España como cláusulas particulares en estos contratos, por lo que debe estudiarse la compatibilidad de las cláusulas con la regulación española del seguro marítimo actualmente vigente. Ante el hecho de la aplicación global dominante de estas clausulas se pueden señalar las siguientes razones:<sup>53</sup>

- La tradición marítima del Reino Unido y la larga experiencia en la aplicación de las condiciones desde su elaboración.

---

<sup>52</sup> *Id.*

<sup>53</sup> GABALDÓN , *óp. cit. p. 860.*

- Derivado de la extensa interpretación judicial la aplicación de este clausulado otorga seguridad jurídica a las partes contratantes.
- La necesidad de la uniformidad en la contratación internacional del seguro marítimo
- La escasa creación de condiciones generales uniformes en los mercados nacionales o en caso de desarrollo lo hacen basándose en las condiciones inglesas.
- En la práctica tanto las instituciones inglesas como internacionales en el caso de los clubes de Protección e Indemnización solo aceptan estas condiciones generales de cobertura para el buque y las mercancías.

La versión más reciente de las ICC (2009) publicadas por la *International Underwriting Association of London* siguen el contenido terminológico o formal uniforme, variando únicamente el contenido de fondo o material según la clase (A), (B) o (C) la extensión de la cobertura y exclusiones será más o menos limitadas.

-Clausulas ICC (A): las modificaciones más relevantes que se introdujeron en la modificación del 2009 en esta clase de clausulas son las relativas al momento de inicio de la cobertura y los determinados supuestos de terminación de la cobertura.

En lo relacionado a la terminología se ha buscado introducir términos con el fin de determinar los distintos grados de proximidad o separación del nexo causal que provoca el siniestro, para ampliar o limitar los supuestos de exclusión, de acuerdo al término que sea utilizado.

En la versión 2009, el clausulado es bastante claro al determinar el alcance de los supuestos cubiertos, puesto que se establece expresamente la extensión y descripción detallada de los supuestos de exclusión acarrea un mayor coste para los asegurados, ya que, para poder proteger sus intereses contra determinados supuestos excluidos, deberán suscribir nuevas pólizas como las *Institute War clauses, Institute strike clauses*

El mercado de seguros londinense es el centro más importante donde confluyen los distintos gremios de aseguradores, es por ello por lo que la validez internacional de las ICC se ha mantenido a través del tiempo en la contratación de seguro marítimo, con las reformulaciones y actualizaciones correspondientes a las demandas de práctica.

A pesar de los problemas que se puedan presentar en la comprensión de la aplicación de instituciones jurídicas propias del derecho inglés, derivado del ámbito de la ley y la jurisdicción inglesa donde han sido creadas estas cláusulas, siguen siendo las *Institute Cargo Clauses* las condiciones generales de mayor provecho en el transporte marítimo internacional de mercancías extendiendo su uso globalmente en la contratación del seguro de mercancías en general ya que abarca distintos tráficos, medios de transporte y mercancías de diversa naturaleza.

## **6. Las compraventas marítimas**

El comercio internacional se desarrolla a través de transacciones de compraventa donde las partes y las mercancías están en ubicaciones geográficas diferentes, por ello necesitan el transporte, así como determinar cual de las partes serán la encargada de llevar acabo este tipo de operaciones.

El transporte marítimo es un apoyo fundamental para desarrollo y funcionamiento del comercio mundial, ya que es el medio para trasladar en mayor volumen de un país a otro, las mercancías negociadas en un contrato de compraventa internacional, se ha mantenido como la forma principal de transporte internacional de mercancías en gran volumen, integrado con el transporte terrestre, aéreo o ferroviario para la colocación de mercancías desde o hacia el barco.

El transporte marítimo, terrestre o aéreo presenta ciertos principios en común, más cada medio utilizado para el transporte de la carga determinará la existencia de elementos y características particulares, como es el caso de los riesgos que se presentan en la expedición marítima. Dentro de las compraventas con transporte se puede destacar tres tipos de bienes a comercializar y transportar: las materias primas, productos manufacturados o productos de avance tecnológico.

Las partes de un contrato de compraventa internacional acuerdan obligaciones esenciales como el tipo de transporte, el momento en que el riesgo de las mercancías se traslada de una parte a otra y si será el comprador o el vender quien deba suscribir el seguro correspondiente y efectuar el pago de la prima, es por ello, que el contrato de seguro marítimo de mercancías se suscribe usualmente con la existencia previa de un contrato de compraventa internacional de mercancías.

Para poder llevar a cabo la cadena de acciones necesaria para la ejecución completa de la transacción internacional, la compraventa internacional de mercancías involucra diferentes partes, más allá de las principales que son el comprador y el vendedor, quienes que ejercerán operaciones técnicas o económicas.

Hoy en día se ha conceptualizado y regulado la utilización combinada de diferentes medios de transportes como el transporte multimodal, donde puede utilizarse de una manera distribuida distintos medios de transportes, entre ellos el marítimo. Por ello debe diferenciarse de la compraventa con transporte marítimo, es decir, la existencia del contrato de transporte marítimo como medio principal, donde la navegación es el medio que influye fundamentalmente en las obligaciones de las partes.

Se puede agregar la definición del contrato de compraventa internacional marítima de González-Lebrero “como aquel por el que una de las partes se obliga a entregar a otra, domiciliada o residente en otro país, una mercancía determinada, a cambio, del pago de un precio cierto en dinero, y mediante la utilización de un medio de transporte por mar siempre que esta utilización ejerza una influencia substancial o accesorio en la estructura de las obligaciones, tanto del vendedor como del comprador”.

Esta definición implica que a partir de la utilización del transporte marítimo como medio necesario se configurará la distribución de las obligaciones de las partes de las compraventas, esto representa la trascendencia del esquema característico del contrato de transporte marítimo.

Actualmente, la generalidad de las compraventas internacionales se realiza fundamentalmente con la utilización de contratos y términos estandarizados con las modificaciones para las adaptaciones requeridas en cada caso en concreto.

## **6.1 INCOTERMS y el seguro marítimo de mercancías:**

En las transacciones de las compraventas internacionales son enlazados paralelamente tres negocios jurídicos como son los contratos de compraventa, el contrato de transporte y el contrato de seguro. Todos estos contratos son independientes, pero se realizan con la finalidad de hacer entrega de la mercancía vendida, obligación principal del vendedor en el contrato de compraventa.

Las partes de la compraventa internacional, es decir, el comprador y vendedor solo necesitan participar simultáneamente en este contrato, mientras que en los demás contratos participan otros actores usualmente el comprador o el vendedor, según la obligación que hayan asumido en la negociación de la compraventa con otros actores del contrato de transporte marítimo o del contrato seguro marítimo.

Tanto la elección del modo de transporte como la contratación o no del seguro de mercancías está dentro del ámbito de la voluntad de las partes de una compraventa, por lo que dependerá de lo que pacten entre ellas, cual será el medio de transporte principal de las mercancías objeto de la compraventa, bien sea marítimo o aéreo por ejemplo, y si esas mercancías se transportarán bajo una protección de los riesgos que puedan presentarse durante el trayecto, que tipo de cobertura y quien estará obligado a contratarla.

Ahora bien, en razón de la naturaleza y volumen de las mercancías objeto de la compraventa y de la distancia que separa a los países que son punto de partida y entrega de la mercancía, las partes se verán en el menester de elegir una modalidad de transporte adecuado a las características de las mercancías y que sea rentable para ambas. Es así como en caso de tratarse de mercancías en cantidades considerables y con requerimientos especializados para su transporte, terminarán eligiendo el transporte marítimo como el medio.

En consecuencia, si las partes han acordado en la compraventa que las mercancías serán transportadas por mar como medio principal, pasarán a acordar si van a consagrar la obligación de contratar un seguro sobre la carga marítima, cuál de las partes va a ser quien asuma esta responsabilidad y en que condiciones. Vale acotar que en la actualidad casi todas las mercancías transportadas por mar son aseguradas, ya que tanto el buque como las mercancías se verán expuestas a los riesgos de la expedición marítima.

Todas las actuaciones y distribución de obligaciones mencionadas anteriormente se realizan en la práctica común de la contratación de la compraventa internacional con la inserción de términos estandarizados denominados INCOTERMS.

### **6.1.1 Definición y finalidad:**

Los INCOTERMS son las normas internacionales que regulan de forma particular las

obligaciones de las partes en las compraventas marítimas, los cuales son términos estandarizados utilizados son de uso generalizado en la práctica, estos términos son unas reglas uniformes elaboradas y publicadas por la Cámara de Comercio Internacional denominadas Incoterms, mediante las cuales se aplican e interpretan en los contratos de compraventa internacional, obligaciones fundamentales de las partes.

Dichas reglas se revisan periódicamente para adaptarlas a la realidad del comercio, la edición de 2011 es la edición vigente desde el 01 de enero de 2011.

La Cámara de Comercio Internacional de París realizó la primera publicación de los términos comerciales en 1928, emitiendo posteriormente en 1936 las “*interpretation of commercial terms*”, en español las reglas para la interpretación de los términos comerciales. INCOTERM son las siglas que se han usado para referirse a estas reglas, cuyo contenido ha sido objeto de una serie de modificaciones y extensiones en desde los años 1953, 1967, 1980,1990, 2000 y 2011.

Todas estas versiones han sido la respuesta a situaciones cambiantes como la evolución de las formas de contratación con la comunicación a través de internet, el avance tecnológico y especialización de las modalidades de transporte y los controles de seguridad y medidas arancelarias que imponen los Estados.

Los INCOTERMS tienen como finalidad proporcionar un conjunto de reglas internacionales para la interpretación de los términos comerciales más usados en el comercio mundial, considerando que con la utilización de estas reglas se podrá evitar o reducir considerablemente las imprecisiones derivadas de las distintas interpretaciones de tales términos en los distintos países.<sup>54</sup>

Dichas reglas de interpretación formulan soluciones uniformes para la distribución de las obligaciones presentes en las compraventas internacionales de mercancías como la transmisión de riesgos, entrega de la mercancías y prueba de la entrega mediante los documentos habitualmente requeridos, reparto de gastos, el pago del precio de las mercancías, el trámite de autorizaciones o licencias requeridas para la importación,

---

<sup>54</sup> INCOTERMS 1990, Cámara de Comercio Internacional, París, Comité Español, Barcelona, 1990, pp. 6 y 102.

exportación o tránsito de las mercancías.

Las reglas originales fueron redactadas en inglés, por lo que la explicación de los términos en español no es exacta a sus siglas en inglés, estos se estructuran en cuatro grupos y distintas categorías según el medio de transporte utilizado. En la última versión de los INCOTERMS 2011 se hace una distinción de los términos recomendados para las mercancías transportadas en contenedores para los que se propone la utilización de los INCOTERMS multimodales (EXW, FCA, CPT, CIP, DAP Y DDP) mientras que para las operaciones marítimas exclusivamente se sugiere la aplicación de los INCOTERMS marítimos (FAS, FOB, CFR, CIF Y DEQ).

En relación a los términos a convenir entre las partes como marco de referencia son reglas de aplicación en el ámbito de la libertad contractual de las mismas. La negociación de un determinado término comercial por las partes dependerá de las circunstancias y factores al momento de contratar como la capacidad comercial, financiera y operativa de cada parte interviniente; las medidas económicas y requerimientos de derecho del Estado de comprador o del vendedor.

La clasificación de los grupos de los términos en la versión 2011 se hace según las letras “E”, “F”, “C” y “D”:







































































































































-Términos “E”: Entrega directa a la salida, en este grupo se establece un único término que es EXW (*ex Works, named place*), donde el vendedor hace la entrega de la mercancía en la fábrica, cumpliendo su obligación de entrega al poner las mercancías en disposición del comprador en su propio establecimiento o almacén.

-Términos “F”: Son los términos referentes a la entrega indirecta sin pago del transporte principal. El término FAS (*free alongside ship*) en español franco al costado del buque; FOB (*free on board, named port of shipment*) significa franco a bordo, en el puerto de embarque convenido y FCA (*free carrier, named place*) hace referencia a franco transportista. Según los términos FAS, FOB y FCA el vendedor asume la obligación de entregar la mercancía hasta el medio de transporte designado por el comprador.

-Términos “C”: Los referentes a la entrega indirecta con pago del transporte principal CFR (*cost and freight, named port of destination*), es decir, coste y flete; CIF (*Cost, insurance and freight, named port of destination*) hace referencia al coste, seguro y flete. Por último, en este grupo el término CIP (*carriage and insurance paid to, named place of destination*)



-Términos “D”: Este grupo de términos tratan la entrega directa en la llegada. En este caso el vendedor asume la obligación de los gastos y riesgos pactados para entregar la mercancía en el país de destino de importación convenido. DAT (*Delivery at terminal*) significa que la mercancía será entregada en el terminal; DAP (*Delivery at place*) entregada en punto de destino convenido; DPP (*Delivered, duty paid, named port of destination*) entregada con derechos pagados y en el lugar de destino convenido.

<b>Incoterms 2010 ICC</b>	 Modalidad	 Indicador	 Embalaje Verificación Document.	 Carga	 Transporte Interior	 Trámites Aduaneros Exportación	 Costos Manipu.	 Transporte principal	 Seguros	 Costos Manipu.	 Trámites Aduaneros Importación	 Transporte Interior	 Entrega
<b>EXW</b> Ex work Franco fábrica	Polivalente	Coste Riesgo											
<b>FAS</b> Franco al costado del buque. Free alongside ship	Marítimo	Coste Riesgo											
<b>FCA</b> Franco transportista Free carrier	Polivalente	Coste Riesgo											
<b>FOB</b> Franco a Bordo Free on board	Marítimo	Coste Riesgo											
<b>CFR</b> Coste y flete Cost and Freight	Marítimo	Coste Riesgo											
<b>CIF</b> Coste Seguro y flete Cost, insurance and freight	Marítimo	Coste Riesgo											
<b>CPT</b> Transporte pagado hasta Carriage paid to.	Polivalente	Coste Riesgo											
<b>CIP</b> Transp. y seguro. pagado hasta. Carriage and insurance paid to.	Polivalente	Coste Riesgo											
<b>DAT</b> Entrega en Terminal Delivered at Terminal	Polivalente	Coste Riesgo											
<b>DAP</b> Entrega en el Lugar Delivered at Place	Polivalente	Coste Riesgo											
<b>DDP</b> Entrega derechos pagados Delivered Duty Paid	Polivalente	Coste Riesgo											

Vendedor  Comprador 

\* Salvo que se pacte lo contrario en el contrato de transporte

### 6.1.2 Explicación de los términos.

Como se dijo en la definición de los INCOTERMS son términos que ayudarán a negociar las obligaciones que asumirán cada una de las partes de la compraventa internacional. Se explicarán los términos utilizados cuando el medio de transporte principal de la mercancía es marítimo, de la última versión publicada en 2011.

- Compraventa EXW:

Este INCOTERM puede ser adoptado en la compraventa con el modo de transporte se único o combinado, es decir, multimodal. “En fábrica” se refiere a que el vendedor asume la obligación de colocar la mercancía en su almacén, local comercial o fábrica u de cualquier otro tipo para que el comprador las colecte según los medios que considere. Por lo tanto, el comprador deberá asumir los costes y gastos desde la puesta en disposición de la mercancía, incluidos por supuesto la contratación del transporte y del seguro de las mercancías.

- Compraventa FAS:

Este término en el español significa franco al costado del buque, ello quiere decir que el vendedor cumple con la entrega de la mercancía, una vez que éstas hayan sido situadas al costado del buque, bien sean en gabarras o muelle dependiendo del lugar de carga del puerto pactado y en la fecha determinada.

Por ende, el vendedor sólo tendrá la obligación de pagar los gastos de exportación necesarios para entregar las mercancías al costado del buque mientras que el comprador asume las obligaciones de contratar el transporte pagando el flete, contratar pagando la prima del seguro obtener las autorizaciones, licencias de exportación e importación, realizar los trámites y pagos aduaneros en ambos países.

En relación a los riesgos sobre la mercancía, se transmiten en el momento en que el comprador dispone las mercancías al costado del buque, a partir de allí el comprador asume los riesgos siguientes sobre las mercancías.

- Compraventa FOB:

Este término significa “Franco a bordo”, es decir el vendedor cumple su obligación de entregar las mercancías cuando éstas han alcanzado la borda del buque en el puerto de

embarque designado dentro del plazo convenido y de conformidad con los usos y costumbres del puerto, por lo que los riesgos se transferirán del vendedor al comprador cuando las mercancías hayan sobrepasado la borda del buque.

Por esta razón, el comprador deberá asumir las obligaciones de contratar el transporte pagando el flete, contratar el seguro pagando la prima, tramitar las autorizaciones o licencias de importación o cualquier otra necesaria, y llevar a cabo las formalidades aduaneras. Por otro lado, el vendedor tendrá la obligación de obtener la licencia o autorización, y trámites aduaneros necesarios para exportación de la mercancía.

- **Compraventa CFR:**

Este término se refiere al coste y flete, es decir, el vendedor debe pagar los gastos requeridos para que las mercancías sean colocadas en el puerto de destino estipulado, no obstante, se cumple con la obligación de entrega de las mercancías estén a bordo del buque en el puerto de embarque y plazo convenidos.

El vendedor debe consignar las mercancías a la exportación, por ello debe contratar en los términos usuales, es decir, el tipo de buque y la ruta habitualmente utilizados según el tipo de mercancías que se van a transportar, corriendo con los gastos del transporte de las mercancías hasta el puerto de destino convenido. En cuanto al seguro, el vendedor no asume la obligación de contratarlo, por lo que quedará en el ámbito del comprador.

El vendedor asume los riesgos hasta que las mercancías hayan alcanzado la borda del buque, aunque tenga la obligación de pagar todos los gastos de permisos de exportación y del transporte de las mercancías, incluyendo los gastos de carga y descarga de la mercancía en el puerto de destino convenido. Mientras que el comprador asume los riesgos sobre las mercancías a partir de que hayan alcanzado la borda del buque. Ahora bien, en relación a los gastos, asumirá todos los gastos necesarios para la búsqueda de la mercancía que ha llegado al puerto de destino pactado.

La compraventa en condición CFR permite que se pueda pactar contractualmente el derecho del comprador a fijar el periodo de embarque de las mercancías y el puerto de destino, siendo el caso el comprador debe informar con el tiempo prudente al vendedor, ya que de lo contrario asumirá los riesgos de daño o pérdida las mercancías una vez haya vencido el plazo.

- Compraventa CIF:

Coste, seguro y flete, ello significa que el vendedor y el comprador tienen obligaciones de la compraventa en condición CFR, pero el vendedor deberá contratar y pagar la prima del seguro designando al comprador o a un tercero con interés de asegurar las mercancías para que pueda reclamar directamente al asegurador. En este caso el vendedor incluirá en el precio de venta el costo del seguro de transporte, obligándose por lo tanto a realizar la contratación del seguro y entregando al comprador la póliza o el certificado de seguro para acreditar la cobertura.

Puede presentarse una confusión cuando existen varios compradores de mercancías transportadas en conjunto, aunque es un requisito que figure expresamente el nombre, apellidos y domicilio de la persona del asegurado, se permite en la práctica de determinadas compraventas la contratación del seguro marítimo denominado seguro por cuenta de quien corresponda, cuando identidad del auténtico interesado en el momento del siniestro se desconoce al contratar el seguro.<sup>55</sup>

La obligación de entrega de las mercancías será cumplida por el vendedor cuando la mercancía sobrepase la borda del buque, igualmente la transmisión de riesgos del comprador a vendedor se efectuará a partir del momento de entrega mencionado.

- Compraventa DAT:

Entregada en terminal, significa que el vendedor asume todas las obligaciones y costos incluyendo el transporte y seguro de las mercancías hasta que sean descargadas en el terminal estipulado, por lo que también asumirá los riesgos hasta el momento de descarga. Como el terminal puede ser marítimo, aéreo o terrestre (incluyendo zonas francas) el término podrá ser empleado para cualquier modalidad de transporte, determinando expresamente en el contrato que tipo de terminal será el pactado.

- Compraventa DAP:

Entregada en el lugar convenido, hace referencia a que el vendedor tiene la obligación de asumir todos los costos, incluyendo el transporte principal y el seguro de la mercancía

---

<sup>55</sup> RUIZ-GÁLVEZ VILLAVERDE, Félix, «Seguro marítimo. Tema II Principios básicos del seguro marítimo», Ponencia Máster en Negocio y Derecho Marítimo del Instituto Marítimo Español, Madrid, Curso 2017-2018, pp.

hasta que este colocada a disposición del comprador en un vehículo en idóneo para ser descargado.

El vendedor acepta todos los riesgos hasta el momento de entrega de las mercancías en el vehículo preparado para ser descargado, y asumiendo todos los costes excepto los de la importación. Este término sustituye a los anteriores DAF, DDU y DES.

- **Compraventa DDP:**

Este término significa Entregada con derechos pagados, empleado en el transporte multimodal, que se refiere a que el vendedor deberá pagar todos los costos necesarios para dejar la mercancía en el lugar convenido en el país del destino.

Las expensas incluyen todos los gastos relacionados con la importación de la mercancía, pero sin la obligación del comprador de realizar los trámites.<sup>56</sup>

## **7. Contratos de transporte marítimo de mercancías:**

En las distintas formas de explotación del buque se encuentra el contrato de transporte marítimo de mercancías en distintas modalidades. En general, el contrato de transporte marítimo se puede definir como aquel donde el transportista se obliga respecto al cargador o los cargadores a realizar la entrega de las mercancías en el puerto o lugar acordado a los consignatarios a cambio del pago de un precio denominado flete (*Freight*), utilizando como medio de transporte la navegación en un buque.

Los contratos de transporte de mercancías son consensuales, onerosos y sinalagmáticos pudiendo llevarse a cabo mediante las modalidades contrato de fletamento por tiempo, por viaje bien sea total, parcial o mediante los contratos de transporte bajo el régimen de conocimiento de embarque, este último modo de transporte es utilizado en la actualidad por las líneas regulares donde el transportista realiza el viaje con cargamentos mixtos parcializados. Mientras que el ámbito de los contratos de fletamento es el sector de las mercancías en grandes volúmenes a granel de uno o pocos cargadores como carbón, petróleo y derivados, gas propano, cereales etc.

---

<sup>56</sup> GONZALEZ-LEBRERO, op. cit. , p. 479

Actualmente los instrumentos de contratación de este tipo de contratos se encuentran estandarizada mediante formularios o pólizas tipo creadas por distintas organizaciones, con cláusulas bastante uniformes aplicables según el tipo de mercancías a transportar como la GENCON (*Uniform General Charter*), SHELLVOY, GRAINVOY etc. No obstante, sobre estos formularios o pólizas tipo se ha tratado de establecer interpretaciones por distintas organizaciones como la BIMCO (*The Baltic International Maritime Organization*) y de la Comisión de Transporte Marítimo de la UNCTAD (Conferencia de las naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo) para aminorar ciertos problemas en el empleo de estas herramientas de contratación.<sup>57</sup>

La regulación legal vigente de estas modalidades de contratos de transporte marítimo de mercancías se encuentra establecida desde los artículos 203 a 286 el Capítulo II del Título “De los contratos de utilización del Buque”, de Ley de Navegación Marítima<sup>58</sup>

### **7.1 El contrato de fletamento por viaje.**

En la ley de navegación Marítima se establece que el fletamento incluye todos los contratos de transporte marítimo de mercancías, estipulando expresamente como tipos, el fletamento por tiempo, el fletamento por viaje y el transporte en régimen de conocimiento de embarque; distinguiendo que el fletamento por viaje puede ser parcial o total.<sup>59</sup>

Las partes del contrato de fletamento por viaje (*Voyage-charter*) son el fletador o cargador y fletante o el transportista. En fletamento por viaje el transportista o fletante se compromete con el cargador o fletador para que este disponga de todos (fletamento total) o parte (fletamento parcial) de los espacios de carga de un buque determinado para transportar mercancías a cambio del pago de un precio (flete).

El documento del contrato de fletamento por viaje se denomina póliza de fletamento (*Charter-party*), donde se establecen por escrito lo acordado entre las partes, sin

---

<sup>57</sup> GONZALEZ-LEBRERO, *op. cit.*, p. 481.

<sup>58</sup> «Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima». «BOE» núm. 180, de 25/07/2014.

<sup>59</sup> Artículo 269, 204 Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima». «BOE» núm. 180, de 25/07/2014.

embargo, no es requisito de validez para el contrato de fletamento la celebración por escrito, por ser un contrato consensual, la póliza simplemente es un medio probatorio escrito de la existencia de la relación contractual.

En el fletamento por viaje luego de la carga de las mercancías en el buque designado, se emiten conocimientos de embarque, por lo que generalmente en este tipo de contrato de transporte existen dos documentos importantes: la póliza de fletamento y el conocimiento de embarque.

En este caso el conocimiento de embarque emitido para un receptor no contratante de la póliza de fletamento es independiente de la relación contractual entre el fletador y el fletante. El receptor que tenga el conocimiento de embarque posee un título de crédito sobre las mercancías frente al transportista.<sup>60</sup>

### **7.1.2 Obligaciones de las partes en el contrato de fletamento por viaje:**

#### **7.1.2.a. Obligaciones del fletante o transportista:**

- Navegabilidad del buque:

El fletante tiene el deber de poner a disposición del fletador un buque para ejecutar las obligaciones contractuales en el puerto convenido. El buque a disposición debe estar adecuadamente equipado, tripulado, con pertrechos y en buen estado, lo que significa que el buque debe estar en condición de navegabilidad (*seaworthiness*), es decir idóneo para navegar, además de la idoneidad del buque para cargar las mercancías pactadas de manera segura (*cargoworthiness*).<sup>61</sup>

- Facilitar el buque nominado al fletador – cargador:

El buque que se pone a disposición del fletador debe ser el designado en las condiciones de lugar, modo y tiempos pactadas. En este tipo de contrato de transporte a diferencia

---

<sup>60</sup> GONZALEZ-LEBRERO, *op. cit.*, p. 482

<sup>61</sup> *Ibíd.*, p. 484.

del transporte bajo conocimiento de embarque, si hay una nominación o designación del buque con las condiciones específicas sobre la velocidad, consumo, capacidad, nacionalidad, clasificación y las demás que en cada póliza se pacte. En relación al puerto donde se pone a disposición el buque, el cual es usualmente elegido por el fletador debe ser en un puerto seguro y accesible, de lo contrario el fletante podrá requerir otro puerto o la resolución del contrato.<sup>62</sup> Mientras que el incumplimiento por parte del fletante en cuanto al buque pactado le otorga el derecho al fletador para la resolución del contrato.

- Carga de las mercancías:

el fletante- transportista debe llegar al puerto y la fecha estimados en la póliza de fletamento, debiendo ponerse a la carga, para ello el capitán del buque emitirá la nota de alistamiento o NOR (*Notice of readiness*) con la que notificará al fletador - cargador que el buque ha llegado al puerto convenido y está listo para recibir la carga.

La cantidad de días pactados por las partes para realizar la carga se denomina tiempo de plancha (*laytime*), y este tiempo empieza a contarse a partir de que el cargador hay recibido la nota de alistamiento, existen distintas variaciones de lo que pueden pactar las partes al respecto del tiempo de plancha, ante el agotamiento del tiempo de plancha pactado se pactaran unas cuantías a pagar por parte del fletador -cargador al fletante – transportista llamadas demoras (*demurrage*).

- Estiba de las mercancías:

Las mercancías cargadas deben ser estibadas, es decir colocadas en los espacios de carga del buque siguiendo las reglas para su correcta distribución evitando problemas relacionados con la seguridad del buque y con la de las mercancías.

La estiba es una operación realizada comúnmente por empresas dedicadas prestar este servicio, para la cual debe igualmente intervenir el capitán del buque como autoridad y representante del fletante-transportista. No obstante, las partes puede pactar en la póliza que la elección de los estibadores será por parte de quien asuma la obligación de pagar los gastos de operaciones de carga o descarga; si no se ha sido pactado sería de acuerdo

---

<sup>62</sup> Artículo 216 LNM.



a lo establecido por la Ley de Navegación Marítima responsabilidad del fletador el pago siendo responsable del peligro derivado de la estiba defectuosa de las mercancías.<sup>63</sup>

- Entrega de conocimientos de embarque:

El fletante- transportista debe entregar al fletador o cargador la constancia de que ha realizado la carga de las mercancías, en primer lugar, se hace entrega el recibo provisional dejando constancia de la descripción de la mercancía, incluyendo si hay daños, mermas o mal estado, que serán posteriormente reiteradas cuando se realice el canje por el conocimiento de embarque.

- Realización del viaje pactado:

Corresponde al transportista comenzar la expedición inmediatamente se hay completado la carga y cumplido con los trámites administrativos necesarios, debiendo realizar el viaje realizar en el tiempo y la ruta convenida.

Ante problemas con la navegabilidad del buque que requieran reparaciones o desviaciones por causa de fuerza mayor, es decir, ajena a la voluntad del transportista este no tendrá responsabilidad alguna, sin embargo, en caso de culpa del transportista o el fletante, si se verá obligado a responder por los daños y perjuicios causados por la desviación.

- Cuidado y conservación de las mercancías:

El fletante tiene un deber de custodia, ello significa que una vez las mercancías hayan sido puestas a disposición del capitán, el fletante tiene la responsabilidad de tomar todas las medidas requeridas para la seguridad y conservación de las mercancías desde el momento de estiba y carga hasta la duración total del viaje.

- Descarga de las mercancías:

La descarga de las mercancías debe llevarse a cabo en el puerto de destino pactado por las partes el cual debe cumplir las mismas condiciones que el puerto de carga, igual que

---

<sup>63</sup> Artículo 218 LNM.

en el momento de carga, el fletante- transportista tiene la obligación de notificar mediante una nota de alistamiento (*notice of readiness*) al fletador, al consignatario o quien haya sido designado como receptor de las mercancías en el tiempo estimado de lo contrario se generan demoras.

Las partes pueden pactar a quien corresponderán los costes de carga y descarga, si bien lo frecuente es que los costos de la desestiba y descarga de las mercancías se por cuenta y riesgo del fletador.

- Entrega de las mercancías:

Puede establecerse como la última obligación del fletante- transportista en la ejecución del contrato, por lo que el fletante deberá realizar la entrega de la mercancía según las condiciones pactas y al poseedor legítimo del conocimiento de embarque.

#### **7.1.2.b. Obligaciones del fletador-cargador o del consignatario de la carga:**

- Entrega de la mercancía al fletante- transportista en el puerto de carga:

La entrega de las mercancías en el puerto de carga convenido es una de las obligaciones fundamentales del fletador o cargador, debiendo cumplir lo pactado en la póliza sobre el plazo, lugar y las características de las mercancías a entregar.

Ante alguna diferencia en la cantidad de las mercancías entregadas efectivamente con las pactadas a cargar, se aplicará lo previsto en el contrato, ya que en la práctica se establecen límites sobre las cantidades mínimas y las cantidades máximas de mercancías a cargar.

La entrega de las mercancías por parte del fletador o cargador implica que el fletante o transportista deberá cargarlas y estibarlas en el tiempo de plancha establecido en la póliza; dicho plazo de carga empieza a contarse una vez se presentado la nota de alistamiento (*notice of readiness*) al fletador o la persona designada siempre que no se haya pactado lo contrario en póliza.

- Pago del flete:

La obligación de pagar el flete empieza cuando el fletador o cargador haya sido notificado de que el buque está listo para que sean cargadas las mercancías, es decir cuando éste haya recibido la nota de alistamiento. El flete constituye el precio que fletador o cargador se compromete a pagar a cambio de la entrega de la mercancía en el lugar de destino pactado.

Existen varias modalidades para fijar el precio y la forma de pago del flete. Sin embargo, los elementos del transporte que se tienen en cuenta habitualmente para fijar el importe del flete son: los costes operativos de los puertos de carga y descarga; la distancia del trayecto y la naturaleza, peso, volumen de las mercancías, así como la evaluación del mercado de fletes de tráficos y mercancías similares, es decir la oferta y la demanda.

La Ley de Navegación Marítima establece que el flete constituye un crédito privilegiado y el derecho de retención de las mercancías por parte del fletante en caso de impago.<sup>64</sup>

-Recibo de las mercancías:

El receptor o consignatario de la carga debe estar en el lugar o puerto de descarga y entrega pactados dentro del periodo de tiempo establecido por las partes en la póliza de fletamento.

## **7.2 El transporte bajo conocimiento de embarque**

La idea actual del transporte en régimen del conocimiento de embarque tiene su origen en el fletamento a carga general que consistía en el contrato de transporte donde el transportista asumía la obligación de transportar, en un buque determinado, mercancías que se colocaran al costado de dicho buque para ser llevadas a puertos de escala o puertos de destinos notificados.

El transporte bajo conocimiento de embarque es el tipo de contrato de transporte utilizado por las líneas regulares, con la programación de salidas y duración de las expediciones

---

<sup>64</sup> Artículo 236 LNM.

marítimas, sin determinación de un buque específico como requisito, ya que hoy en día los buques en general especializados según los tipos de carga, tienen condiciones técnicas bastantes similares entre unos y otros buques que carguen mercancías de la misma naturaleza.

La no determinación del buque en el contrato de transporte en régimen de conocimiento de embarque es la diferencia fundamental con el fletamento a carga general.

En el contrato de transporte en régimen de conocimiento de embarque, el transportista asume la obligación de guardar y entregar las mercancías, entregándose como constancia de la carga de las mercancías el conocimiento de embarque.<sup>65</sup>

Otra característica fundamental del contrato de transporte marítimo de mercancías es su carácter consensual, por ello, el conocimiento de embarque (*Bill of lading*) no es un requisito para la validez de la relación contractual, pero si lo es para que puedan ser aplicables las Reglas de la Haya Visby<sup>66</sup>.

El conocimiento de embarque cumple las siguientes características y funciones, de acuerdo al contenido definido por las Reglas de Rotterdam<sup>67</sup>:

- Cumple la función probatoria de la relación contractual, el conocimiento de embarque constituye el medio de prueba del contrato de transporte, donde se detalla mediante cláusulas las condiciones contractuales negociadas.
- El conocimiento de embarque es una constancia de recibo de las mercancías cargadas, ya que, con la emisión de este, el transportista otorga prueba del recibo de las mercancías detalladas que han sido cargadas a bordo del buque. En la práctica se obtiene primero un recibo de embarque provisional denominado *mate's receipt*, el cual cambia el cargador posteriormente por el conocimiento de embarque.

---

<sup>65</sup> Artículo 1758 Código Civil. «BOE» núm. 206, de 25 de julio de 1889 Referencia: BOE-A-1889-4763

<sup>66</sup> GABALDÓN GARCÍA, José Luis, «Curso de Derecho Marítimo Internacional: derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales.» Marcial Pons, Madrid 2012. pp. 448

<sup>67</sup> Artículo 1.7 ASAMBLEA DE GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, «Convenio sobre el Contrato de Transporte Internacional de mercancías total o parcialmente marítimo. Reglas de Rotterdam». Asamblea de 11 de diciembre de 2008.

- Título representativo de las mercancías, el conocimiento de embarque constituye un título valor, es decir el transportista deberá respetar el derecho establecido a favor del destinatario en el conocimiento de disposición de la mercancía durante el viaje y a solicitarla en el destino.

El conocimiento de embarque puede ser emitido de tres formas, bien sea nominativa, a la orden o al portador<sup>68</sup>:

El conocimiento nominativo es aquél donde se expresa el nombre del consignatario de las mercancías, siendo la única persona acreditada para reclamar la entrega de las mercancías al transportista o porteador efectivo. El consignatario determinado de manera expresa en el conocimiento tiene la potestad de autorizar a terceros para ejercer sus derechos, siempre que cumpla lo establecido en el Código Civil sobre la de cesión de derechos.

En el conocimiento emitido de embarque a la orden se refleja que se ha emitido de esta forma, bien sea del cargador o del consignatario, con la posibilidad de transferir sus derechos mediante endoso en el propio documento, pudiendo ser total o en blanco, siguiendo la normativa y practica habitual de los títulos valores, este habitual este tipo de conocimientos emitidos a la orden en uno de los más utilizados.

La ultima modalidad de emisión de conocimiento es al portador, en el cual no se designa ningún consignatario, siendo la persona que tenga en posesión material el conocimiento de embarque, quien podrá ejercer los derechos derivados de dicho documento. La transferencia de los derechos se hace con la entrega material del documento.

Existen documentos similares y complementarios del conocimiento como el conocimiento recibido para embarque, los conocimientos directos y las ordenes de entrega; estos son «aquellos a los que el tráfico mercantil les otorga la fuerza de un título valor y que cumplen funciones similares al conocimiento»<sup>69</sup>

---

<sup>68</sup> Artículo 706 «Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio». «BOE» núm. 289, de 16/10/1885.

<sup>69</sup> GABALDÓN, op. cit. , p. 451

### **7.2.1. Obligaciones de las partes en el contrato transporte bajo conocimiento de embarque.**

Además de las obligaciones esenciales derivadas del contrato de transporte, en el caso del cargador de pagar el flete, y el de transportista o porteador de entregar las mercancías en el destino pactado, las partes se responsabilizan por el cumplimiento de otras obligaciones.

#### **7.2.1.a. Obligaciones del transportista:<sup>70</sup>**

- Navegabilidad del buque:

El transportista tiene la obligación de ejercer una diligencia razonable para mantener el estado de navegabilidad del buque, entendido esto como de la idoneidad del buque para navegar y para cargar las mercancías pactadas de manera segura (razonablemente equipado, tripulado, con pertrechos y en buen estado).

sobre esta obligación debe puntualizarse que se deriva de las Reglas de la Haya-Visby de 1979, las cuales rigen la generalidad de los contratos bajo régimen de conocimiento de embarque.

Esta obligación de debida diligencia en armar, equipar y suministrar adecuadamente el buque incluye la disposición y mantenimiento de los espacios o bodegas de carga en buen estado. Sin embargo, no constituye una obligación donde el transportista garantiza la navegabilidad del buque por parte del transportista, siendo una obligación de hacer para éste y en caso de falta de navegabilidad del buque el transportista se encuentra exento de culpa, constituyendo responsabilidad del armador.

En concordancia a lo dicho sobre la debida diligencia la Ley de Navegación Marítima igualmente que el porteador de las mercancías debe ejercer una diligencia razonable durante la vigencia del contrato.<sup>71</sup>

- Puesta a disposición del cargador de un buque:

---

<sup>70</sup> GÓNZALEZ-LEBRERO, op. cit. , p 524-527

<sup>71</sup> Artículo 212.3 LNM.

En esta modalidad de transporte por lo general no se establece un buque en concreto para la realización del viaje, solo con una condiciones y cualidades generales pactadas. Ante esta diferencia con el contrato de fletamento, el transportista debe poner a disposición del cargador de un buque cualquiera sobre el cual haya ejercido la diligencia debida para que se encuentre en estado de navegabilidad al momento de iniciar el viaje y durante todo el trayecto. El buque debe ser puesto a disposición del cargador en el puerto convenido por el transportista y el cargador.

En el supuesto de que el buque puesto a disposición no cumpla con las condiciones pactadas el cargador podrá exigir una indemnización o la resolución del contrato en caso de que el incumplimiento impida ejecutar la finalidad de contrato.<sup>72</sup>

- Carga de la mercancía:

En la práctica el cargador se comunica preliminarmente con el transportista o sus agentes para reservar el espacio de la mercancía que desea cargar. Para realizar la reserva se debe especificar la naturaleza, calidad, cantidad y peso de las mercancías.

El transportista deberá entregar una orden de embarque para el espacio reservado señalando día, hora y lugar en el cual se deben colocar las mercancías al costado del buque, con esta orden el capitán permitirá la carga de las mercancías.

- Estiba de la mercancía:

El transportista está obligado a realizar correctamente la carga, estiba, conservación, transporte, resguardo y descarga de las mercancías tomando en cuenta de la naturaleza de éstas en cada caso. El porteador asume los riesgos derivados de la estiba incorrecta que comprometan la seguridad del viaje, indiferentemente de lo que las partes hayan pactado en el contrato en relación a la contratación y los costos derivados de la operación de estiba.<sup>73</sup>

---

<sup>72</sup> Artículo 213 LNM.

<sup>73</sup> Artículo 218 LNM.

- Entrega de un conocimiento de embarque, documento de transporte o documento electrónico de transporte:

El transportista tiene la obligación de entrar un conocimiento de embarque donde conste lo indicado por el cargador en cuanto a las marcas de identificación de las mercancías, el número de piezas o bultos y todo lo que detalle la mercancía cargada.

Previamente el transportista debe facilitar a través del capitán o el primer oficial al cargador los recibos provisionales partir del momento en que las mercancías se encuentren a bordo del buque, la información detallada sobre la naturaleza y el estado de las mercancías en estos recibos se trasladará al conocimiento de embarque será posteriormente emitido, incluyendo cualquier anotación de avería, mal estado o merma.

Es importante señalar que se considera un conocimiento limpio aquel que no tenga observaciones, siendo el tipo de conocimiento requerido para la tramitación del crédito documentario.

En caso de haberse realizado observaciones en el conocimiento es habitual en la práctica que el cargador requiera la supresión de las observaciones, es decir, que emita un nuevo conocimiento limpio presentando a su vez carta de garantía en la que se compromete a indemnizar al transportista de cualquier daño o perjuicio que pueda ocasionarle la emisión del nuevo conocimiento.

En la actualidad existen formularios-tipos de conocimientos como CONLINEBILL (para varias modalidades de contrato de transporte marítimo) y CONGENBILL (conocimientos concernientes a pólizas de fletamento) por la BIMCO. Además, son empleados otros tipos de documentos semejantes pero con particularidades propias al conocimiento como las ordenes de entrega, el conocimiento directo y el conocimiento recibido para embarque.

Con el desarrollo tecnológico de las comunicaciones, este documento de transporte puede emitirse como un conocimiento de embarque electrónico, es decir en soporte informático, cuya validez jurídica y características son análogas al conocimiento de embarque escrito tradicionalmente.

- Realización del viaje:



El transportista al igual que en el fletamento por viaje, debe comenzar el viaje una vez hayan sido cargadas las mercancías por la ruta pactada o la que habitualmente se realiza. Sin ninguna desviación salvo en caso determinados como la producidas por reparaciones urgentes, salvamento de vidas humanas, evitar el riesgo de captura.

En la contratación mediante los formularios de conocimiento de embarque es habitual la inclusión de cláusulas sobre las desviaciones de rutas autorizando comúnmente las desviaciones con el objeto de cargar o descargar otras mercancías.

Ahora bien, al respecto de esta obligación la Ley de Navegación Marítima establece que el porteador deberá emprender el viaje y realizarlo hasta el puerto de destino sin demora innecesaria y por la ruta pactada, o en su defecto por la mas conveniente, de lo contrario en caso de retraso injustificado responderá por los daños y perjuicios originados.<sup>74</sup>

- Cuidado y conservación de las mercancías:

El transportista asume la obligación de custodiar las mercancías desde el momento de la carga, el trayecto y hasta la descarga las mismas, siendo este responsable ante la pérdida o daños que ocurridos a la mercancía que deriven del incumplimiento del deber de custodia. Sobre esta obligación coinciden las Reglas de la Haya-Visby y la Ley de Navegación Marítima.<sup>75</sup>

- Descarga de las mercancías:

Una vez que el buque haya arribado a puerto el transportista debe llevar a cabo la desestiba y descarga de la mercancía siguiendo lo convenido en el contrato y los usos y costumbres del puerto de destino.

En el transporte de mercancías bajo el régimen de conocimiento de embarque a diferencia del fletamento por viaje el porteador tiene la obligación de realizar las operaciones de desestiba y descarga, asumiendo los riesgos.

---

<sup>74</sup> Artículos 220 y 221 LNM.

<sup>75</sup> Artículo 224 LNM.

- Entrega de las mercancías:

El transportista tiene la obligación de realizar la entrega de las mercancías en el puerto de destino señalado en el conocimiento de embarque y al poseedor legítimo del conocimiento de embarque, finalizando así el deber de custodia sobre las mercancías.

#### **7.2.1.b. Obligaciones del cargador y del consignatario:**

- Entrega de las mercancías al transportista en el puerto de carga:

El cargador tiene la obligación de colocar las mercancías al costado del buque para que sean embarcadas, la entrega deberá realizarse en el tiempo y condiciones fijadas por el transportista o si no hay determinación alguna según los usos y costumbres del puerto o lugar de carga.

El transportista podrá salir del puerto e iniciar el viaje sin una mercancía que estaba destinada a la carga, ante la entrega de la mercancía por parte del cargador fuera del tiempo fijado, conservando éste la obligación de pagar el valor del flete.

- Pago del flete:

En esta modalidad de contrato de transporte si bien el porteador y el cargador pueden pactar el valor del flete, la práctica común es el establecimiento de tarifas preestablecidas por ser líneas regulares. Ante pérdida o avería de las mercancías si no hay pacto de las partes, no generarán flete.

El cargador debe realizar el pago del valor del flete ya que, de lo contrario el porteador puede ejercer el derecho de retención de las mercancías, es decir, negarse a hacer entrega de las mercancías si el cargador es la misma persona receptora de estas, o cuando se estipule en el conocimiento de embarque que el flete es pagadero en destino. Otra opción para el porteador ante impago del flete es el expediente de depósito y venta notariada de las mercancías, siempre que el destinatario sea la misma persona que el cargador.

- Recibo de las mercancías:

El receptor o consignatario señalado en el conocimiento de embarque debe presentarse con el conocimiento de embarque en el lugar o puerto de descarga y entrega pactados dentro del periodo de tiempo establecido por las partes asumiendo generalmente los gastos de entrega según la forma pactada.

Existen diversos convenios en el régimen jurídico internacional del contrato de transporte marítimo bajo conocimiento de embarque, entre los principales instrumentos se encuentran:

- Las reglas de la Haya-Visby 1979.
- Las reglas de las Haya-Visby/Protocolo Monetario.
- Las reglas de Hamburgo.
- Las reglas de Rotterdam, las cuales no han entrado en vigor, por falta del número de Estados firmantes requeridos.

Sobre la aplicación de estos convenios al contrato de transporte bajo conocimiento de embarque dependerá de lo que establezcan las partes sobre la legislación que regirá el contrato y la jurisdicción elegida en caso de controversia, dependiendo siempre de que dispongan los propios convenios en relación a su ámbito de aplicación material, espacial y temporal.

## **8. El transporte multimodal:**

### **8.1 Origen y Definición:**

En la actualidad la complejidad del comercio y el transporte internacional de mercancías generada por el avance tecnológico ha hecho que el desarrollo del movimiento de las mercancías internacionalmente se haga de una manera integrada, generando estructuras de transporte compuestas, donde la navegación sigue siendo una modalidad fundamental de transporte internacional de mercancías.

El transporte multimodal se desarrolló en la práctica con el surgimiento del uso de los *containers* (contenedores), los cuales son recipientes de carga con varios tipos de características, que pueden ser utilizados tanto en el transporte marítimo, aéreo o terrestre, bien sea en camiones o ferrocarriles. Los contenedores utilizados en el

transporte internacional se conocen con el nombre de contenedores ISO, por ser producidos con características y medidas estandarizadas siguiendo una normativa ISO (*International Organization for Standardization*).<sup>76</sup>

Para realizar la explicación la articulación y regulación del transporte multimodal se considera importante señalar brevemente las formas en que puede ejecutarse el transporte internacional de mercancías:

-Por un único medio de transporte, donde se emite un único documento de transporte, donde en el momento de realización de transbordo de las mercancías el transportista puede asumir la obligación de entrega directa en el destino final o entregar simplemente la mercancía en la ubicación indicada en la contratación. Ej. Zona de descarga del puerto, terminado allí la responsabilidad del transportista.

-Por transposición de modos de transporte, donde se puede llevar a cabo el transporte de las mercancías mediante la superposición de más de un modo de transporte en un mismo vehículo o embarcación, ejemplo de ello son los tipos de buques “roll-on roll-off”, siendo el movimiento rodado desde o hacia el buque para el embarque de las propias mercancías.

-Por segmentación, en esta estructura se utiliza más de un medio de transporte y la contratación de estos modos se hacen separadamente o fragmentados, donde el transportista principal actúa como intermediario del cargador o expedidor por ser quien se encarga de contratar con los siguientes transportistas para que las mercancías sean entregadas en su destino final o que simplemente deba entregar la mercancía en la ubicación donde se trasladarán las mercancías para un segundo transportista.

-Por medio de transporte multimodal, la diferencia fundamental con las formas de transporte por transposición, segmentación o de un único medio, sí existe una unificación contractual a pesar de consistir en una cadena de transportes, es decir, se realiza un único contrato de transporte que establece la combinación de distintos modos, mediante un operador que se encarga de realizar la contratación de los distintos transportes requeridos.

---

<sup>76</sup> Romero, Rosa (2002). « El transporte marítimo. Introducción a la gestión del transporte marítimo». Primera edición, Logis Book, Barcelona, 2002.pp. 73.

## 8.2 Regulación del transporte multimodal.

El transporte multimodal combina diversos medios de transporte, de allí se deriva que sean aplicable las normativas de cada medio de transporte, esta circunstancia generó la necesidad de desarrollar una regulación específica para esta forma de transporte internacional de mercancías tan comúnmente utilizada hoy en día.

La contratación de un operador para que lleve a cabo las actuaciones necesarias para la combinación de distintos medios de transporte de las mercancías, forma parte de la autonomía de la voluntad de las partes en el contrato de compraventa sobre la determinación de las condiciones o formas en las que quieran estipular sobre el transporte de las mercancías, por ello como sucede generalmente en materia contractual internacional la normativa se crea una vez exista un práctica generalizada, de la cual se derive la necesidad de regulación.

El operador multimodal a cambio de una comisión se compromete a transportar ciertas mercancías, bien sea a través medios propios o de terceros desde un punto de partida a otro de llegada, asumiendo por lo tanto la responsabilidad contractual sobre las mercancías frente al cargador.

Los distintos ordenamientos internos de cada Estado más las normativas de cada modo de transporte aplicable a la combinación, generan un conflicto de leyes y de jurisdicción competente en caso de controversias judiciales, resultando así, una tarea compleja la determinación de la regulación del transporte multimodal.

Existen dos normativas internacionales que buscan uniformizar la regulación en la contratación del transporte multimodal<sup>77</sup>:

-Las Reglas uniformes UNCTAD/CCI relativas a los Documentos de Transporte Multimodal, las cuales fueron aprobadas por la Cámara Internacional de Comercio el 11 de junio de 1991, cuya vigencia inició el 1 de enero de 1992.

- El Convenio de las Naciones Unidas relativo al Transporte Multimodal Internacional de Mercancías, cuya adopción se realizó en Ginebra el 24 de mayo de 1980, que no ha

---

<sup>77</sup>- GONZALEZ-LEBRERO, pp. 636

entrado en vigor debido a la falta del número de Estados requeridos que ratifiquen para que su vigencia.

En cuanto al régimen jurídico aplicable al contrato de transporte multimodal en España, encontramos regulaciones aplicables al contrato de transporte multimodal en los artículos 67 a 70 de la Ley nº 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

En los artículos mencionados anteriormente se regula sobre la responsabilidad del porteador en caso de que las mercancías sufran daños en los distintos segmentos del trayecto y no pueda determinarse en el momento. Se establece que se considerará aplicable la normativa de cada medio de transporte como si hubieran sido realizado distintos contratos de transporte diferente para cada segmento del trayecto.<sup>78</sup>

También en la Ley de Navegación Marítima<sup>79</sup> se hace referencia al transporte multimodal, estableciendo como definición del documento de transporte multimodal el que se entrega por un porteador o agente que actué en su nombre en un transporte multimodal o combinado, siendo aplicables las normas del conocimiento embarque, el cual es documento o contrato del transporte marítimo<sup>80</sup>

Mientras que el artículo 209 establece que cuando el contrato de transporte comprenda la utilización de otros modos de transportes además del marítimo las normas sobre fletamento de esta ley serán aplicables en la fase marítima.

Estas regulaciones, tanto la nacional española y las internacionales mencionadas son evidencia de la necesidad de ordenar el crecimiento de la estructura de transporte combinada tan compleja.

Si bien la contratación del transporte multimodal está dentro de un ámbito donde rige la autonomía de la voluntad de las partes por lo que las obligaciones y derechos serán establecidas por el porteador y el cargador en el contrato de transporte multimodal, y en

---

<sup>78</sup> Artículos 69 y 70 Ley nº 15/2009, de 11 de noviembre, del contrato de transporte terrestre de mercancías.

<sup>79</sup> «Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima». «BOE» núm. 180, de 25/07/2014.

<sup>80</sup> *Ibíd.*, p. 272. Artículo 267

caso de falta de acuerdo sobre o controversia se acudir  a las normas internas o convenios internacionales aplicables.

En cuanto al seguro de las mercancías transportadas en forma multimodal, tendrá sus particularidades propias a las estructuras de transporte único, superpuesto o fragmentado ya que las pólizas de seguro de transporte internacional marítimo, terrestre o a ero solo cubren en principio respecto de los accidentes propios del medio de transporte mientras que en el transporte multimodal lo usual es que se contrate una cobertura extendida a la totalidad del trayecto del traslado de la mercancía según las riesgos de cada caso.

Las coberturas extendidas pueden contratarse con el uso de las pólizas de seguro internacionales más conocidas del mercado que ofrecen actualmente además de la cobertura de riesgos propios del medio de transporte, como por ejemplo la protección desde el terminal de carga al terminal de descarga, además se podría contratar incluyendo por ejemplo las esperas en transbordos, en tránsito y en la tramitación de despachos de aduana.

Sobre este crecimiento puede decirse que en la realidad las pólizas de seguro marítimo contratadas no son aplicables exclusivamente a los riesgos marítimos, ya que si los contratantes podrán pactar la cobertura de riesgos ajenos a la expedición marítima pero dentro de la cadena de transporte mediante la cual se trasladan las mercancías.

Cabe recordar que la decisión de en la contratar de un seguro de mercancías y sus coberturas, el porteador y el cargador o propietario de las mercancías son quienes acuerdan determinar quien asumirá la responsabilidad de contratarlo y en que condiciones.

### **8.3 Mercancías transportadas en contenedores.**

En el transporte marítimo internacional existen las denominadas líneas regulares, donde el buque navega entre un puerto y otros determinados frecuentemente con tal regularidad y frecuencia que permite establecer una programación de salidas en ciertos días de las semanas. Estas líneas regulares surgieron en la segunda mitad del siglo XIX cuando la

propulsión a vapor permitió a las empresas navieras estimar la duración de los viajes, posteriormente el continuo avance tecnológico ha permitido aumentar la eficacia y velocidad de los buques dando respuesta al crecimiento de las transacciones de comercio internacional.

Dentro de las innovaciones importantes en el transporte internacional de mercancías se puede señalar la especialización y desarrollo tecnológico de las especificaciones de formas y tamaños de los distintos tipos buques, incluyendo los accesorios y formas de embarcar las mercancías según los requerimientos derivados de la naturaleza de estas. Junto a todos estos avances en respuesta al crecimiento del sector del transporte marítimo internacional llegó la contenerización de las mercancías, que transformó la manera transportar las mercancías.

El contenedor tuvo su origen en Estados Unidos de América con la creación de los contenedores, que permitió a las navieras calcular el tiempo de estancia en los puertos en horas y minutos ya que la utilización de contenedores ha otorgado rapidez a las operaciones de carga y descarga.





### 8.3.a El contenedor:

Actualmente los buques de contenedores son los que por mayormente navegan en línea regular embarcando los contenedores ISO, es decir los contenedores con tamaño y medidas estandarizadas, incluyendo la seguridad de las puertas, limpieza y los agujeros de en cada esquina el contenedor que permite que estos sean manipulados de forma ágil y rápida.

La unidad de referencia son los TEU que significa *Twenty Equivalent Unit* proviene del contenedor de 20 pies, ahora bien, los tamaños más utilizados de contenedores por las navieras mundialmente son los de 20 pies y 40 pies. No obstante, se han creado adaptaciones especiales de contenedores para satisfacer necesidades específicas de las rutas y mercancías transportadas, además de los contenedores para uso general, que

permiten la ventilación, el enfriamiento hasta el punto de congelación, apertura del parte de arriba entre otras características creadas para el transporte de variados tipos de mercancías.

Los contenedores y el transporte multimodal se han convertido en elementos fundamentales del transporte internacional de mercancías manufacturadas que han permitido el crecimiento en altos niveles de las navieras, incluso las grandes navieras cada vez ofrecen más servicios para contratar, es decir abarcan más allá del mercado de transporte, al ofrecer una multiplicidad de servicios relacionados con el transporte de mercancías como la recolección en los puntos de partida, almacenaje, proporcionar los contenedores, transportes secundarios mediante vía terrestre o por ferrovías, fijación de precios de las líneas regulares, intermediación de seguros etc.

Debido a la normalización y el éxito del uso de contenedores se han creado buques especializados para cargar mercancía en contenedores, cuyas medidas y especificaciones ha ido evolucionando y creciendo en tamaño, por ende en la capacidad de contenedores que un buque puede transportar.



En la imagen superior puede observarse un buque portacontenedores tipo Panamax cuya capacidad total aproximada es 15.000 TEU.

Por otro lado, el transporte en contenedores genera diversos beneficios económicos, una ventaja operativa y económica de los contenedores que se puede señalar es la posibilidad de cargar mercancías de distintos cargadores en un mismo contenedor con una fácil identificación, en este caso se hace una cotización del precio por el peso y espacio proporcionalmente ocupado, a lo que se le denominada LCL (*Less Load Container*) mientras que si el contenedor es ocupado por mercancía de un mismo cargador se denomina FLC (*Full Load Container*). Todo ello ha llevado a una reducción de precios en el transporte por lo que hay mayor capacidad del cargador y transportista para negociar un costo bastante razonable en el transporte internacional de mercancías.

En virtud de sus características el contenedor se considera como un elemento que genera un valor añadido en el transporte internacional de mercancías, no solo el transporte marítimo, generando oportunidades de negocios tanto para los porteadores como los cargadores.

En la imagen inferior puede observarse los tipos de contenedores más utilizados en el transporte multimodal de mercancías:

---

**General Purpose Container 20'/40'**

**Ventilated-Container 20'**

Especially for cargo which needs ventilation.



---

**High Cube**

**General Purpose Container 40'**

Especially for light-weight voluminous cargoes.



**Insulated Container 20'/40'**

Especially for cargo which must be kept at a constant temperature. Temperature control via the ship's refrigeration plant, terminal refrigeration plant or a "Clip-On" refrigeration unit.



---

**Hardtop Container 20'/40'**

With removable steel roof. Especially for heavy or excessively high cargo. For loading from above or from the door with door header swung out.



**Reefer Container 20'/40'**

With integrated refrigeration unit. Especially for cargo which must be kept at a constant temperature above or below freezing point.



---

**Open Top Container**

With removable tarpaulin. Especially for overheight cargo. Loading either from top side or door side from swung out header.



**High Cube Reefer Container 40'**

With integrated refrigeration unit. Especially for light weight, voluminous cargo which must be kept at a



---

**Flat 20'/40'**

Especially for heavy cargo and especially wide cargo.



**Bulk Container 20'**

Especially for bulk cargo e.g. Malt.



---

**Platform 20'/40'**

Especially for heavy loads and oversized cargo. Non-domestic shipments.



**Tank Container 20'**

Especially for liquid chemicals. Selected containers are used exclusively for the transport of liquid food stuffs.



## **9. Otros seguros marítimos relacionados:**

La contratación de un seguro marítimo es una cuestión facultativa del asegurado, excepto en los casos en que la ley establezca como obligatorio la contratación de un seguro, este tipo de regulaciones puede encontrarse comúnmente en normativas medioambientales.

Sin embargo, debido a la importancia económica de los bienes empleados para el transporte marítimo y de los inmensos daños potenciales, en la actualidad son utilizadas una pluralidad de modalidades de contratos de seguros marítimos, bien sea las destinadas a asegurar el buque o las mercancías, estas a su vez engloban una gran variedad de figuras contractuales. Ejemplo de esta variedad de figuras son: el seguro de construcción, el seguro de casco y máquina, el seguro de transporte mercancías entre otros.

Existen también seguros de intereses, cuya finalidad es dar cobertura a los riesgos que afectan intereses marítimos derivados de la explotación comercial del buque, como el flete por ganar, el lucro esperado y las cosas transportadas, estos tipos de seguro son contratados en la práctica mediante la figura denominada clubes de Protección e Indemnización (*Protection and Indemnity Clubs*), que son asociaciones mutuales, con la función principal de dar cobertura a la responsabilidad civil derivada de determinados sucesos.

Por otro lado, dentro de las modalidades de contrato de seguro marítimo encontramos los seguros de responsabilidad civil, derivados de las regulaciones y controles internacionales de la actividad marítima, para asegurar las cosas transportadas, personas (sean tripulantes o pasajeros) y la responsabilidad civil frente a terceros.

### **9.1 Clubes P&I:**

#### **9.1.a. Historia**

En el transporte marítimo, al igual que en cualquier tipo de actividad comercial, el objetivo para las partes es la obtención de beneficios o dividendos en cada sector, por ello, las partes se mantienen en la búsqueda constante de maximización de beneficios y disminución de los riesgos.

De allí deriva la creación de figuras como el seguro marítimo, como mecanismo clave para proteger a los intereses marítimos como el buque y la carga que son generalmente

activos con alto importe sometidos a diversos riesgos presentes en la navegación. Históricamente dicha situación financiera ha provocado que los actores implicados en la navegación busquen la máxima protección para sus patrimonios y negocios.

La aparición en el ámbito de seguros de los clubs de protección e indemnización es una muestra de la búsqueda de disminución de riesgos por parte de los actores en la actividad marítima.

La situación de monopolio del seguro marítimo por parte de dos compañías aseguradoras en Inglaterra (*Royal Exchange Assurance Company* y la *London Assurance Company*), con la promulgación en 1720 de un acta de monopolio tras la gran quiebra de compañías aseguradoras, duró hasta 1834, lo que generó que las coberturas de riesgos ofrecidas fueran insuficientes y con los precios de las primas bastante elevado.

En razón de este panorama, a mediados del siglo XIX surge la primera asociación mutual de Protección e Indemnización denominada *Shipowners Mutual Protection Society*, creada por los armadores británicos que vieron la necesidad de reunirse para crear otra forma de protección de los riesgos a los que se encuentra expuesto el buque.

Por ello, los armadores ingleses decidieron asociarse para buscar una forma mutual de protección e indemnización principalmente para la cobertura del cuarto de la responsabilidad por abordaje y otros riesgos derivados de este accidente, responsabilidad que no era asegurada en la cobertura de las pólizas de seguro de casco ofrecidas por la Asociación de Aseguradores de Londres.

Para principios del siglo XX en el Reino Unido y en algunos países escandinavos como Noruega (El Gard fue creado en 1907) ya se habían creado más de una decena de clubs de P&I.<sup>81</sup> Lo que se evidencia en la regulación inglesa sobre seguros marítimos, que hace mención de esta modalidad de seguro mutual y la define en la *Marine Insurance Act* de 1906 como aquel donde dos o mas personas acuerdan mutuamente asegurarse entre ellos contra las pérdidas y daños marítimos.<sup>82</sup>

Los riesgos a los cuales se encuentra expuesto el buque por los cuales los armadores se vieron motivados a asociarse siguen presentes que a pesar de los avances tecnológicos, ya que, en la actualidad continúan produciéndose abordajes y otros

---

<sup>81</sup> GABALDÓN, óp. cit. , p. 869

<sup>82</sup> *Marine Insurance Act* 1906 óp. cit., p. 11

accidentes marítimos principalmente por errores humanos en la navegación marítima como el abordaje, ejemplo que se muestra en la imagen inferior:



### 9.1.b. Estructura y labor de los P&I

Los clubs de Protección e Indemnización son conformados por los armadores miembros de la organización, quienes deben aportar una cantidad de dinero mediante contribuciones (*calls*) cada año para formar el presupuesto destinado a la cobertura que proporcionará el club, es decir, lo semejante al pago de la prima en un seguro contratado en el mercado, es decir, los miembros de estas organizaciones actúan a la vez como aseguradores y asegurados, siendo este un elemento que los diferencia radicalmente de las compañías aseguradoras.

Cada club tiene su estructura organizacional y reglas propias para su funcionamiento, si bien de forma generalizada se conforman según los siguientes de órganos<sup>83</sup>:

-Los Gerentes, son quienes ejercen las funciones de dirección del club, como la gestión de las reclamaciones de los miembros.

---

<sup>83</sup> GABALDÓN, óp. cit. , p. 871

-El Comité de Directores, habitualmente compuesto por 12 miembros elegidos por periodos de tres años cuyas principales funciones son la elección de los gerentes, establecimiento de las cuotas iniciales y adicionales que deberá aportar cada miembro del club.

-La Junta General de Gobierno, tiene como funciones elegir los miembros del comité de directores, la ampliación de cobertura del club mediante la cláusula *ómnibus*, la aprobación de las cuentas anuales y la elaboración de los estatutos. La junta está conformada por todos los armadores miembros de la asociación, contando cada uno de ellos con votos de valor conforme al tonelaje suscrito en el club.

Además, en la generalidad de los puertos más importantes los clubes tienen corresponsales, con el fin de ayudar a los miembros en caso de algún inconveniente o siniestro.

Otra diferencia destacable de otros tipos de seguros ofrecidos en el mercado asegurador, los clubs de Protección e Indemnización son organizaciones sin fines de lucro, ya que en caso de que las cuentas anuales arrojen dividendos, estos son utilizados para mantener o reducir el precio de las primas en el siguiente año de cobertura.

Pueden ser miembros de clubs P&I los armadores de buques mercantes bien sean propietarios o no del buque, y en ciertos casos especializados se admiten a los fletadores por tiempo, quienes pagarán una cuota única en función a los riesgos y al tiempo de duración del contrato fletamento.

Los clubs utilizan criterios bastante análogos a los del seguro de casco para la determinación de la cuota de llamada (prima) y del deducible correspondiente a cada armador miembro.

Dentro de este esquema, los P&I requieren desde la solicitud de admisión (*application form*) de los armadores que solicitan ser miembros, sobre datos sobre el buque como: tipo, tamaño, la reputación el armador, la nacionalidad de la tripulación, el esquema y área de tráfico habitual, el registro de reclamaciones y siniestros de años anteriores, el certificado de clase emitido por una sociedad clasificación que admita el club, con la finalidad de realizar la estimación del riesgo.

Además, es común que se realice una inspección de admisión cuyo costo asumirá el armador, por un perito designado. Ante la admisión, el armador recibirá un certificado de admisión y las reglas del club.

Cada miembro admitido asume obligación del pago de una cuota inicial y otra adicional, cuyas cuantías y condiciones de pago son establecidas como se dijo anteriormente por el comité de directores.

En las reglas de cada club se establecen como supuestos más comunes de la pérdida de la cobertura por el impago de cuotas, cambio de propiedad o pérdida total del buque, realización de conductas fraudulentas, tráficos ilegales, pérdida de la clase etc.<sup>84</sup>

Los miembros tienen obligaciones con el club, similares a las del seguro marítimo no mutual que deben cumplir para no perder la indemnización:

-Deben notificar al club rápidamente cualquier hecho o circunstancia que pueda generar una reclamación contra el buque.

-Los armadores miembros tienen un deber análogo a la obligación de salvaguarda (*sue and labor*) que consiste en realizar todas las medidas necesarias para evitar o disminuir la responsabilidad, debiendo solicitar la autorización de los gerentes club antes de asumir responsabilidad frente a terceros.

### **9.1.c. Cobertura de los P&I.**

La finalidad de las asociaciones de P&I es el aseguramiento de la responsabilidad civil frente a terceros de los armadores que se derive de la explotación del buque, esta cobertura presenta los siguientes caracteres generales:

-Indemnidad: La obligación de indemnizar de los clubes se configura cuando el armador miembro ha pagado su deuda de responsabilidad por un hecho dañoso, este carácter de la indemnización de los P&I, se basa en la regla "*pay to be paid*", lo que significa que no tramitan las reclamaciones de terceros frente a sus miembros, simplemente realizan la indemnización al armador miembro por lo que haya pagado en las reclamaciones con terceros, tratándose así de una reparación al desembolso del dinero en el que haya

---

<sup>84</sup> GABALDÓN, op. cit. , p. 871



tenido que incurrir el armador, por lo que el tercero reclamante no puede accionar directamente contra el club. Esta regla no siempre es aplicable por la existencia de normas de orden publico en los ordenamientos jurídicos nacionales y en convenios internacionales, donde la contratación del seguro constituye una obligación legal o porque el ordenamiento jurídico que va a regular la responsabilidad del armador contenga normas de orden publico que establezcan el derecho de accionar directamente contra el asegurador de la responsabilidad civil del causante del año.

En relación a dicho derecho de acción directa contenido en los distintos ordenamientos jurídicos nacionales; el derecho nacional del Reino Unido no admite la acción directa contra el asegurado mientras que derecho nacional de los Estados Unidos de América si consagra la posibilidad para el perjudicado de accionar directamente contra al asegurador de la responsabilidad civil del causante del daño, considerando a los clubes de protección e indemnización como aseguradores.

Ahora bien, el derecho comunitario europeo, específicamente el Reglamento Roma II<sup>85</sup> establece el derecho del tercero perjudicado para elegir el derecho estatal aplicable a la responsabilidad, pudiendo elegir el derecho del Estado del lugar de la producción del daño o el derecho del Estado del domicilio del asegurador demandado.

-Complementariedad: es un requisito por parte de los clubes de protección e indemnización que los armadores miembros hayan contratado un seguro de cascos con una cobertura que contenga las condiciones aprobadas por estos. Por ello, la cobertura proporcionada por los clubes de protección e indemnización es complementaria, ya que la finalidad de estos clubes es asegurar riesgos cuya cobertura no se encuentre ofrecida por el mercado asegurador.

-Flexibilidad: La “ómnibus rule”, está es una característica general de la cobertura de los clubes y se encuentra establecida habitualmente mediante una cláusula en las reglas propias de los mismos. Su aplicación significa que el club puede ampliar la cobertura, es decir, dar cobertura a una reclamación que no estaba incluida, por solicitud del miembro interesado y con la aprobación de la junta general de gobierno.

---

<sup>85</sup> Artículo 18 del Reglamento (CE) núm. 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de Julio (Roma II) (DOUE núm. L 199, del 31 de julio de 2007).

-Ilimitación: Si bien los armadores miembros tienen la obligación de limitar las responsabilidades por reclamaciones siempre que tenga dicha potestad, la cobertura ofrecida los P&I puede definirse como ilimitada porque no hay un valor asegurado real o estimado que delimite la indemnización a un miembro, más allá de los propios límites globales indemnizatorios del P&I.

En cuanto a los riesgos cubiertos la práctica es común que contienen la cobertura de riesgos proporcionada por los clubes de P&I puede ser catalogada según dos tipos: la cobertura de protección y la cobertura de indemnización<sup>86</sup>.

No obstante, adicional a estas coberturas de protección e indemnización cada club puede cubrir otros riesgos que considere convenientes como el seguro de defensa jurídica, de transporte combinado, de demora por huelga etc. (Estatutos y Reglas del Gard 2018).<sup>87</sup> Con mas detalle, los riesgos cubiertos generalmente son los siguientes:

#### 1. Riesgos en la cobertura de protección:

-Responsabilidad por abordaje o colisión con otros objetos fijos o flotantes. Esta cobertura por abordaje será el cuarto de valor restante de lo cubierto por el seguro de cascos (tres cuartos). Siendo indemnizable la responsabilidad del armador miembro por todos los daños que haya tenido que pagar a terceros menos los que exceptúa la cláusula denominada “*running down clause*”.

-Responsabilidades en relación con la Tripulación: los clubes cubren la responsabilidad del armador derivados de la muerte, lesiones o enfermedad de los miembros de la tripulación, que no sean cubiertos por seguros obligatorios que establezca el régimen legal de la bandera del buque.

-Responsabilidades en relación con pasajeros: los clubes cubren los daños por muerte, lesiones o enfermedad de los pasajeros, así como las consecuencias económicas por la desviación del trayecto para desembarcar a los pasajeros afectados, y pérdidas o daños

---

<sup>86</sup> GABALDÓN, op. cit. , p. 871

<sup>87</sup> «Estatutos y Reglas del Gard 2018» Página web oficial del Gard <http://www.gard.no>

al equipaje con la condición previa de la autorización del contenido del billete de pasaje por los gerentes de los clubes.

-Responsabilidad por otras personas transportadas a bordo: representa la cobertura de muerte, lesiones o enfermedad de los denominados supernumerarios, quienes pueden ser los invitados del armador, técnicos del astillero familiares acompañantes cuyo embarque debe ser notificado por el armador para la autorización por los gerentes del club.

-Responsabilidad por personas no transportadas a bordo: esta cobertura contiene las indemnizaciones que el armador miembro haya tenido que pagar por personas que no sean pasajeros, ni tripulación pero que hayan sufrido muerte, lesión o enfermedad, como podrían ser los estibadores y los técnicos en puerto etc.

-Polizones, refugiados o personas salvadas en el mar: los clubes suelen pagar los gastos que no se hayan podido recobrar, derivados de deportación, repatriación y manutención a bordo refugiados rescatados en el mar o polizones.

-Salvamento: se cubren las cantidades a las cuales haya sido obligado a pagar el armador por concepto de salvamento, únicamente la cuantía no cubierta por el seguro de casco.

-Contaminación: se cubren los daños por contaminación de acuerdo a los términos previstos por los convenios internacionales y los ordenamientos jurídicos nacionales. En este tipo de normas suelen haber disposiciones de orden público que estipulan la acción directa contra los clubes de protección e indemnización.

-Remoción de restos: esta cobertura significa que en caso de naufragio del buque el club restituirá la cantidad de dinero pagada por el armador por remoción, destrucción y señalización de los restos del buque, y de la carga si obligatorio.

## 2. Cobertura de Indemnización:

-Responsabilidad por carga y gastos adicionales por manejo de la carga: los clubes cubren las indemnizaciones que hayan pagado sus armadores miembros en razón de

daños, pérdidas, retrasos o entrega en lugar diferente al pactado de las mercancías transportadas, incluyendo los casos donde por falta náutica sea obligado a pagar los daños sufridos por las mercancías cargadas en otro buque. Sobre esta cobertura se establecen generalmente de manera expresa excepciones en las reglas de los clubes como algunas de las que se expresan a continuación:

- La contratación o el uso de conocimientos de embarques donde se establezca una regulación menos favorable para el porteador que el de las Reglas de la Haya Visby, excepto si lo autoriza el club.
- Errores en el conocimiento de embarque, como la descripción de las mercancías intencionadamente errónea o que el conocimiento de embarque emitido sea “sucio”, es decir, contenga tachones salvo autorización del club.
- Desvíos de ruta no permitidos, excepto previa autorización del club.
- Si el embarque de la carga sobre cubierta no ha sido expresado en el conocimiento de embarque.
- Si con la entrega de las mercancías en el lugar de destino no se ha retenido el conocimiento de embarque, exceptuando los casos que obtenga garantías aprobadas bajo consentimiento expreso del club.
- En caso del transbordo de las mercancías a otro buque si autorización previa de club.

-Multas: La cobertura de las multas que haya pagado el armador miembro por transgresiones cometidas por el propio armador o sus dependientes de normativas marítimas o portuaria; no todo tipo de multa son cubiertas, ello será determinado por cada club.

-Remolque: se cubren las indemnizaciones pagadas por el armador miembro que realiza como profesión la operación de remolque, en el caso que se vea forzado a pagar al buque remolcador o a bienes de terceros por la ejecución de un remolque de maniobra, incluye también lo pagado por el armador miembro por daños a los buques remolcados. Ante el

remolque oceánico o de transporte, el armador debe solicitar la autorización del contrato, excepto en los casos de desastres donde sea obligado por la jurisdicción competente en el territorio o para el salvamento de vidas humanas.

En la actualidad, los 13 clubes de protección e indemnización más grandes del mundo operan dentro de un marco del Grupo de Acuerdo Internacional (IGA-*International Group Agreement*). Esta asociación ha realizado varios acuerdos entre los que destacan, la retención de una cobertura mínima, limitando la responsabilidad de los clubes P&I hasta el máximo de la cuantía de esta retención. La cobertura mínima retenida varía cada año, para el año 2015 la cobertura mínima fijada eran 9 millones de dólares por reclamación.

Además, existe un acuerdo de agrupación (*Pooling Agreement*), el cual implica en caso de que la cuantía exceda de la cobertura mínima retenida, se distribuirá el riesgo con los demás miembros de la IGA que ofrece una cobertura máxima fijada para estas situaciones de exceso de fondos para las reclamaciones de P&I.<sup>88</sup>

En última instancia si se llegará a superar la cantidad máxima a pagar por el pool, como forma de garantizar el pago de la indemnización de cada reclamación en general, incluyendo las reclamaciones por contaminación de hidrocarburos la IGA ha acordado el reaseguro mediante el "*Pool Insurance Programme*", acuerdo que implica la contratación de seguro marítimo más grande del mundo.

En la imagen inferior se señalan los 13 Clubes de Protección e Indemnización más grandes del mundo con el tonelaje total de cada club para el 2015, conformando el Grupo de Acuerdo Internacional (IGA-*International Group Agreement*).

---

<sup>88</sup> INSTITUTED OF CHARTERED SHIPBROKERS, «*Ship operations and management*» London, 2015. pp. 106-107

P&I Club	Tonnage in million
<b>UK P&amp;I CLUB</b> 	95
 gard	57.5
<b>NORTH</b>  SERVICE, STRENGTH, QUALITY	50
 <b>SKULD</b>	48
 <b>STEAMSHIP MUTUAL</b>	45
<b>The Standard</b> 	30
<b>Britannia</b> 	23
<b>West of England</b> 	22
 The Swedish Club	21.3
 <b>JAPAN P&amp;I CLUB</b> 日本船主責任相互保険組合 The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association	11.8
 The London P&I Club	8.2
 SHIPOWNERS	0.5
 THE AMERICAN CLUB	0.3
<b>TOTAL</b>	<b>412.6</b>

## 10. Conclusiones

Una vez realizado el estudio de las características y elementos del contrato seguro marítimo en general y algunas de sus modalidades de contratación y de los tipos de transporte marítimo internacional de mercancías más utilizados en la actualidad podemos concluir que el contrato de transporte marítimo está estrechamente ligado con el contrato de seguro marítimo de mercancías y a su vez estos dos contratos se originan por la necesidad de las partes de ejecutar las obligaciones de una compraventa internacional, donde se ha pactado la navegación como medio de transporte de las mercancías.

A partir del estudio conceptual del seguro marítimo en general en sus diversas modalidades de contratación, siendo las más detalladas en el presente trabajo, el seguro de mercancías y la figura de los clubes de Protección e Indemnización, se ha logrado evidenciar que el seguro marítimo en sus particulares formas de contratación, constituye una institución jurídica esencial del sector del transporte marítimo por generar confianza para los armadores en la explotación de buques y para los cargadores de las mercancías al brindar protección económica contra las pérdidas marítimas cuya extensión puede afectar capitales completos, por el valor de los intereses marítimos como puede ser el buque y las mercancías.

Con la confianza creada por el seguro marítimo en todas sus modalidades de contratación en el transporte internacional de mercancías por las partes que aseguran sus intereses de diversos riesgos económicos derivados de la navegación como daño, pérdida o responsabilidad conexos a la navegación permite al sector continuar el avance del transporte marítimo de mercancías.

Si bien el contrato de seguro marítimo de mercancías se encuentra regulado en el ordenamiento jurídico español, específicamente en la Ley de Navegación Marítima, su

régimen jurídico se fundamenta en el principio de autonomía de voluntad de las partes, es decir, que las partes son consideradas como iguales para negociar condiciones y por lo tanto pueden pactar en el contrato todo lo que no sea contrario a derecho.

En la contratación internacional del seguro marítimo se encuentra la tendencia a la estandarización de los términos y condiciones, donde prevalecen hasta ahora en el mercado europeo las Instituto Cargo Clauses, tanto para casco como para las mercancías, adicional a la presencia de las asociaciones mutuales denominadas Club de Protección e Indemnización siendo manifiestamente pionero en este sector el Reino Unido.

Sin la cobertura de los riesgos que ofrece el seguro marítimo, las operaciones de transporte marítimo se verían notablemente reducidas, ya que las empresas o partes tendrían que depender de sus propios fondos para cubrir incidentes, pérdidas o daños.

Se evidencia que no solo en la contratación del seguro marítimo existe una tendencia a la uniformidad de términos, sino que es un fenómeno de la contratación internacional en general, sobresaliendo el sector marítimo desde la compraventa internacional donde se distribuyen las obligaciones y riesgos sobre las mercancías como la posterior contratación del transporte y del seguro mediante términos estandarizados con reglas propias de interpretación denominadas Incoterms.

En el estudio de los dos tipos de contratación del transporte marítimo como es el fletamento por viaje y el transporte marítimo bajo conocimiento de embarque, con una modalidad mas reciente como es el transporte combinado, puede observarse que la navegación y por tanto la explotación comercial del buque sigue siendo parte esencial de la estructura internacional de transporte de mercancías, si bien ha evolucionado a través de los años hasta llegar a la determinación de los riesgos de manera mucho mas concreta con la creación de rutas regulares, donde la navegación y por tanto el transporte de mercancías podrá ser más eficiente con la utilización de medios como el contenedor.

Puede concluirse que el estudio de las figuras contractuales internacionales marítimas como la compraventa, el transporte y el seguro al ser transacciones conexas de una forma interdependiente, presentan algunos de los siguientes aspectos comunes:



-Desarrollo tecnológico constante en el sector del transporte internacional, resultando en la adaptación de las formas y regulaciones jurídicas a la demanda del mercado.

-Tendencia a la estandarización de los términos y condiciones de contratación con la creación de contratos tipos.

-La estructura del comercio internacional ha generado que las tres figuras estén cada vez más relacionadas, utilizándose estructuras de transporte, compraventa y coberturas más complejas, combinándose elementos distintos a los tradicionales del sector marítimo como es el caso del transporte multimodal que permite coordinar el transporte de las mercancías agrupando estructuras y obligaciones de distintos medios.

-Los armadores como inversores en los patrimonios de mayor importe del sector marítimo por el costo que representan los buques han logrado una forma de asociarse para lograr una cobertura más completa de los distintos riesgos derivados de la explotación del buque a través de los clubes de protección e indemnización.

-En la contratación internacional marítima predomina lo que las partes acuerden, sobre las regulaciones marítimas, salvo las obligaciones impuestas por normas de orden público.

## 11. Bibliografía:

- Libros:

- GABALDÓN GARCÍA, José Luis, «*Curso de Derecho Marítimo Internacional: derecho marítimo internacional público y privado y contratos marítimos internacionales.*» Marcial Pons, Madrid 2012. pp. 448, 807-878.

- GONZALEZ-LEBRERO, Rodolfo A, Curso de derecho de la navegación. Letras de Autor. Segunda Edición. 2018 pp. 479- 500, 633-636, 1040-1047.

- WILLIAMS, Richard, «*Gard Guidance on Maritime Claims and Insurance*», Gard AS, Noruega, 2013. pp. 513-515

- INSTITUTED OF CHARTERED SHIPBROKERS, «*Introduction to shipping*» London 2014. pp. 29

-INSTITUTED OF CHARTERED SHIPBROKERS, «*Ship operations and management*» London 2015. pp. 106-107.

- Romero, Rosa (2002). «*El transporte marítimo. Introducción a la gestión del transporte marítimo*». Primera edición, Logis Book, Barcelona, 2002. pp. 73.

- Ponencias, conferencias:

-RUIZ-GÁLVEZ VILLAVERDE, Félix, «Seguro marítimo. Tema II Principios básicos del seguro marítimo», Ponencia Máster en Negocio y Derecho Marítimo del Instituto Marítimo Español, Madrid, Curso 2017-2018, pp. 1-68 s. e

- HERNÁNDEZ VALENCIANO, Javier, «Los riesgos asegurados en la cobertura de mercancías», Ponencia Máster en Negocio y Derecho Marítimo del Instituto Marítimo Español, Madrid, Curso 2017-2018, pp. 1-3 s. e

- MARSDEN, Susanna H, «Institute Cargo Clauses (A) 2009: Recontextualized» (Texto en inglés), 2013.Ins. L. Rev. 33, 2013

- Páginas web:

- MARTÍNEZ CUMBRERA, Jorge Manuel y FAJARDO GARLOBO, Susana. «El seguro marítimo: Perspectivas de su tramitación en Granma», Revista Electrónica *Derecho y Cambio Social, Open Journal System*, ISSN:2224-4131, Depósito legal: 2005-5822 2, pp. [www.derechocambiosocial.com](http://www.derechocambiosocial.com).

- «Estatutos y Reglas del Gard 2018» Página web oficial del Gard <http://www.gard.no>

- Página web open sea. <https://opensea.pro/blog/charterers-liability-insurance>

- Documentos y normativa:

- PARLAMENTO BRITÁNICO, «Marine Insurance Act 1906», Impresión Nº 30, enero, 1997, *The Stationery Office Limited, versión archivo pdf*, pp. 5. Página web oficial del Parlamento Británico, Reino Unido.

- «Ley 14/2014, de 24 de julio, de Navegación Marítima». «BOE» núm. 180, de 25/07/2014. Editorial Tecnos, 2014, pp, 166-

- «Real Decreto de 22 de agosto de 1885 por el que se publica el Código de Comercio». «BOE» núm. 289, de 16/10/1885.

- Código Civil. «BOE» núm. 206, de 25 de julio de 1889 Referencia: BOE-A-1889-4763 s. i.

- INCOTERMS 1990, Cámara de Comercio Internacional, París, Comité Español, Barcelona, 1990, pp. 6 y 102.

- ASAMBLEA DE GENERAL DE LAS NACIONES UNIDAS, «Convenio sobre el Contrato de Transporte Internacional de mercancías total o parcialmente marítimo. Reglas de Rotterdam». Asamblea de 11 de diciembre de 2008.

- Reglamento (CE) núm. 864/2007 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de Julio (Roma II) (DOUE núm. L 199, del 31 de julio de 2007).